RADU THEODORU

ÎN LUPTĂ CU VALURILE

RADU THEODORU

ÎN LUPTĂ CU VALURILE

Motivaţie

Vineri, 10 august 1984, la orele 11.20, în punctul de coordonate 42°25' latitudine nordică şi 28°93' longitudine estică, timonier de cart fiind fiul skipperului, s-a rupt cîrma iahtului *Hai Hui* 2 în plină traversadă a Mării Negre. Adia o briză uşoară de N-N.V. cu 3 metri pe secundă, marea se vălurea legănător, ziua se arăta feerică şi *skipperul,* tocmai îşi terminase tirada prin care omagiase turismul nautic ca mijloc de cunoaştere a universului. Cînd iahtul a scăpat de sub controlul timonierului, *skipperul,* atribuind faptul neglijenţei elevului Horia Theodoru din clasa 11-a, dispunînd discreţionar de autoritatea funcţiei la bord, dublată de cea paternă de la care nu abdicase niciodată, a avut tentaţia să-l scarmene pe elevul neglijent spre a-l aduce din condiţia privilegiată de „pui al mamei" şi beneficiar de regulamente şcolare mai mult decît blînde şi larg îngăduitoare, la cea de *mus.*

Elevul perspicace a avut replică promptă, trecîndu-i echea.

Cîrma se rupsese de sub safran şi se dusese la fund. Tablă de oţel groasă de 8 mm. Desigur, secund era Puiu Olteanu.

— Nici o problemă, a spus secundul. Improvizăm o cîrmă...

...Joi, august 1985 la orele 22.30 iahtul Hai Hui 2 a intrat în rafalele albe de sub vîntul insulei Ikaria ; în drumul de întoarcere spre casă atinsese cel mai îndepărtat punct al tuturor croazierelor, insula Kîzîl Ada care desparte teoretic Marea Egee de Marea Mediterană, situată între coasta Asiei Minor şi Rhodos, luase cunoştinţă de Meltemi care-i slăbise două file din babord chiar de lîngă chilă, făcea 5 găleţi de apă în 15 minute şi cu

totul evident era un iaht prea mic pentru Meltemi și Egeea în perioada 15 iulie—15 septembrie.

Skipperul și secundul, care împlinise în ziua aceea 37 de ani, au avut o noapte de coșmar încercînd să dubleze insula Ikaria prin vest. Neavînd cum coborî la hartă în cabina în care apa clefăia trecînd peste cușete la fiecare ambardee, skipperul nu și-a dat seama că izbindu-se de lanțul munților Atheras, *Meltemi* avînd forța 8/9 Beaufort marin înconjoară insula sporindu-și viteza și că masele de aer se presează între Ikaria și lanțul Cycladelor, strîmtoarea acționînd ca un tub Venturi în care Meltemi atinge forța maximă.

Se poate spune că în noaptea de 8 august 1985, în ziua de 9 august și apoi în noaptea de 9 spre 10 august, echipajul lui *Hai-Hui* 2 a cunoscut Egeea, vîntul care o domină, *Meltemi,* și a mai învățat cîte ceva despre navigație și mare, iar constatarea lapidară a skipperului făcută în 9 august spre orele 18.10 cînd rafalele albe au rupt școta randei și au sfîșiat focul de drum, rezumată la propoziția : „Puiu, pînă aici ne-a fost", încercaseră să cuprindă sintetic și obiectiv o situație-limită care de fapt se datora unei neîncrederi a skipperului în suma de informații culeasă din documente și de la navigatori. Cu scepticismul celui care poate aprecia viața în urma unei aventuri existențiale complexe și nu de puține ori dramatice, skipperul acordă informației curente o încredere parțială. Știe că majortitatea oamenilor au predilecție pentru exagerare și cîteva clișee verbale în uz îi măresc scepticismul : „colosal", „formidabil", „nemaipomenit" îl fac să ciulească urechea și să vîre informația, întîmplarea „nemaipomenită", sub semnul $\sqrt{\ }$ = radical din... Condițiile mării sînt ele însele născătoare de fabulație și pămîntenii au tendința să atribuie marinarilor o imaginație îndeobște luxuriantă. Lucrurile nu stau tocmai așa, asta demonstrîndu-se mai ales de la bordul unei mici nave cu vele, după cum se va vedea în cele ce urmează, scepticismul skipperului referitor la informație fiind infirmat de realitate.

Deci, să rezumăm :

Hai-Hui 2 nu fusese supus încă la un test hotărîtor în vederea stabilirii unei candidaturi pentru Circumterra. Nici el, nici echipajul de bază. Trebuia ca iaht și echipaj să treacă un examen complex și dur. Asta nu se pu-

tea face decît în Egeea, în perioada de intensitate maximă a vîntului tutelar : *Meltemi*. În vederea croazierei, skipperul adunase, triase, selectase o documentaţie bogată din Cărţile pilot, relatările unor skipperi francezi şi italieni care prospectaseră arhipelagurile în vederea organizării unor croaziere charter şi din povestirile unor navigatori care cunoşteau Egeea. Reţinuse argumentele unuia din distinşii foşti comandanţi ai navei şcoală *Mircea*, căpitanul de rangul I Ion Stoian, care înainte de război făcuse croaziere de instrucţie în Egeea ca şi datele din Cărţile pilot, controlate parţial în cursul escapadei anului 1983 relatată în cartea „Croazieră contra cronometru". Sinteza acestor informaţii şi documentări pe viu o comunicase prin cartea tehnică „Croaziera cu vele" capitolul de navigaţie cu vele, căpitanul de rangul 3 inginer Teodor Asimit ocupîndu-se acolo de problemele tehnice ale proiectării şi construcţiei iahturilor cu vele. În Cartea pilot a Egeei sînt analizate parţial rafalele albe şi se menţionează că transformate în ciocane de vînt pot smulge navele mari de la ancoră şi că fac să şavireze iahturile sau navele localnicilor surprinse cu prea mare suprafaţă velică ridicată.

Era tocmai ce ne trebuia.

Pe urmă celelalte.

Începînd de la *Periplus Ponti Euxini* pînă la cei 7 ani de documentare ai lui Herodot care-a navigat în arhipelaguri, Egipt, Hellespont, Bosfor, Pontus Euxinius şi Marea Mediterană. Dintotdeauna l-am cinstit pe Herodot, punîndu-l cu oarecare timiditate şi reţinere, alături de Homer. Cîndva audiasem cu aviditate un curs puţintel ciudat la prima vedere : „Istoria bazinului Mării Negre". În decursul timpului, meditînd asupra istoriei estului european de care sîntem legaţi intim pînă în secolul al XIX-lea, am extins sfera de interes a cercetărilor pe întregul spaţiu egeean şi al Asiei Minor ajungînd la concluzii pentru mine edificatoare, atît în ceea ce priveşte schimburile materiale şi de cultură între coloniile greceşti de la Pont şi daci, cît şi în ceea ce priveşte relaţiile românilor cu Bizanţul. Mai apoi imperiul otoman domină întreg acest areal geografic şi spiritual şi, tolerant fiind, nu taie cu iataganul ţesătura subtilă a relaţiilor spaţiului pontic-egeean care hrăneşte pe mai

departe prin mii de vase capilare, placenta care va da naştere naţiunilor moderne.

În „Croazieră contra cronometru" întîlnisem o parte din cei căutaţi în mirifica lume de smalţ albastru a Egeei : pe Homer, pe ardenta Sapho, pe ironicul şi satiricul Arhiloh, creatorul poeziei iambice şi cel dintîi soldat-poet cunoscut în istoria literaturii europene.

Herodot s-a născut la Halicarnas, probabil în anul 484 î.e.n.. Acest Halicarnas antic este astăzi unul din centrele de iahting de croazieră ale Turciei moderne şi se numeşte Bodrum. Fusese vizitat de Ion Ghica, pe cînd era *bey* de Samos. Ion Ghica îl luase cu el pe fiul său Dimitrie, nu se ştie de ce numit mai tîrziu Guliţă Effendi. Acesta va studia la Cambridge, îl va traduce pe Herodot cu aplicaţie, cunoscînd la perfecţie limba strămbunilor săi, dovedind o cultură asimilată profund şi o erudiţie nu mai prejos decît a strălucitorului său tată şi, astfel, printr-un accident biografic al pitorescului Ion Ghica întîmplat din voia sultanului în 1854, insula Samos intră în circuitul de interes al skipperului, fascinat de cantitatea de eveniment din viaţa lui Ion Ghica, de impresionantele lui călătorii europene la o vreme cînd acestea nu erau grozav de comode, indiferent de faptul că George Călinescu îi amendează sever caracterul şi năravurile politice.

În ecuaţia egeeană intră pentru skipper încă două personalităţi strălucite : un tiran de excepţie : Polycrates al Samosului, cel care a dus insula la o înflorire de negîndit, prietenul şi protectorul artiştilor şi marele medic Hyppocrat din insula Kos. Fişa biografică a lui Polycrates este exemplară. Contribuie la alcătuirea ei mărturiile lui Herodot, ale lui Alexis şi Chitus elevul lui Aristotel, ale lui Tucidide, emulul lui Herodot şi ale lui Strabon.

Pe urmă, pelasgii.

Unii istorici spun că geţii sînt o populaţie pelasgică. Toponimia din insule ar confirma ipoteza.

Argumentele pentru o nouă călătorie egeeană se adună pe fişe, transformîndu-se lent într-o dominantă psihologică.

— Este timpul să ridicăm velele pentru Egeea, îi spune skipperul coechipierului său Puiu Olteanu în decembrie 1983.

— Skipperul hotărăşte, vine răspunsul... Propun să-l luăm ca mus pe Horică.

Skipperul intuieşte că este vorba de o maşinaţiune pusă la cale de cei doi. Se abţine de la comentarii, cu atît mai mult cu cît junele mai avea doi ani pînă la majorat şi, într-un fel, trebuia să şi-l argumenteze şi altfel decît prin notele din carnetul de elev.

O cîrmă care se rupe şi ceea ce a urmat...

Am asistat cîndva pe cheul portului de la Tulcea la următoarea scenă de cabotinism ieftin şi prostie : un *tovarăş* venit de la centru cu odrasla, pleca în Deltă şi era curtat de un funcţionar al portului. Tatăl şi fiul îmbrăcaţi lejer, prevăzuţi cu lansete şi tot tacîmul, desigur nimic autohton, îşi cărau reciproc picioare în fund. Bietul funcţionar arborase un surîs tîmp, pe jumătate servil, pe jumătate rînjet.

— Aşa ne distrăm noi, a zis tatăl, demonstrîndu-şi largile lui principii democratice şi modernismul de ultimă oră.

Întîmplător cunoşteam tipul acela hermafrodit, specialist în gargariseli pompoase şi mai tîrziu am avut satisfacţia să constat că mai marii lui l-au cîntărit cu o măsură dreaptă şi i-au dat un picior metaforic, mult mai dur decît cel pe care i-l dădea progenitura. Tipul, printre altele, se ocupa şi de educaţia tinerei generaţii. Am mai povestit scena care mă obsedează. Am reîntîlnit-o sub alt aspect, cu circumstanţe agravante, într-o lume dezechilibrată, excelent surprinsă de Ioana Postelnicu în cartea ei „Seva din adîncuri".

Chestiunea m-a alertat.

Desigur, niciodată şi nimeni nu fusese pus în situaţia să mototolească ştaiful maiorului în rezervă care eram. Lucrurile se solemnizaseră de cînd maiorul fusese înaintat la gradul de locotenent-colonel aviator în rezervă, ceea ce, în mod firesc a sporit exigenţele şi aşa puţintel exagerate după opinia junelui în cauză. Se în-

tîmplă ca aceste exigenţe ale tatălui să coincidă cu exigenţele mamei, profesoară prin vocaţie, aşa că programul cotidian al candidatului la ambarcare nu era tocmai la libera alegere, asta intrînd în argumentele care pledau în favoarea junelui, foarte exact în treburile lui curente. Se petrecuse un fel de lene biologică care-l menţinea pe mus într-o preadolescenţă întîrziată, neliniştind părinţii. Ascendenţa skipperului, pe linia masculină, era una militară, de bărbaţi înalţi. „Să mai aşteptăm" spuseseră medicii. „Nu mai aştept nimic" spuse skipperul. „Îl iau pe mare". Desigur lacrimi. Desigur argumente. „Nu e destul că pleci tu, acum îmi iei şi băiatul". Asta era. Băiatul. Băiatul căruia îi mai lipsea ceva pentru întîlnirea lui cu majoratul. Ceva ce ţine de zestrea determinantă a adolescenţei. „Rămîi cu Voica, pînă cînd va veni să intre şi ea în echipaj". Domnişoara Voica, dintr-un băieţoi gata să boxeze, prospectînd înălţimile sălciilor şi arinilor din luncă, evadînd călare pe caii vecinilor, dintr-odată la întîlnirea cu sine în poezie, în reverie şi feminitate. Aprobarea mamei a venit tîrziu. Argumentele nu erau ale tatălui. Erau ale proaspătului locotenent-colonel şi ale skipperului. Tipii aceia scorţoşi bănuiau că o schimbare totală de mediu, un şoc psihologic, vor trezi din lene subtilele mecanisme ale fiziologiei preadolescentului. Asistase la vindecări miraculoase prin zboruri la înălţime, desigur acolo este vorba de raportul dintre tuse şi presiunea atmosferică, probabil şi de o componentă psihologică. De ce marea cu tot complexul ei de aerosoli şi emoţii n-ar acţiona ca un stimulent ? Viitorul imediat a confirmat întrutotul ipotezele celor doi nespecialişti în endocrinologie. Posibil să fi fost o coincidenţă, mi-a spus un bun prieten, excelentul medic Radu Ozun. N-a fost nici o coincidenţă. Croaziera a jucat un rol stimulator de prim ordin. La cîteva luni după întoarcere, musul a devenit flăcău.

Aşa că, cu grija sporită la bord din pricina musului încredinţat de Stela înlăcrimată, skipperul constată în ziua de vineri 10 august la orele 11.20 că iahtul a rămas fără cîrmă. Pînă la acea dată, netrăind în intimitate zilnică a musului, mai constatasem o sumă de gesturi, care trecute prin filtru, lăsaseră un semn de întrebare. Musul era tentat spre comentariul dispoziţiei pe

care-o primea, spre o amînare a execuţiei, spre un fel de dialog de agora, un fel de tîrguială cam de genul : de ce să dispar din cockipt dacă *Eu* nu văd nici un semn de furtună ; de ce să fac cutare lucru *Acum,* cînd îl pot face cînd înţeleg *Eu* să-l fac. Skipperul cunoştea psihologia adolescenţei şi a postadolescenţei, instruise cîteva serii de piloţi foarte tineri, comandase şi dăscălise o companie de elevi-ofiţeri, încercase să fixeze gesturile esenţiale ale unei profesii mai mult decît exigente şi recunoscuse în tendinţele incipiente ale musului, tarele de care dăduseră dovadă unii din coechipierii pe care i-a avut la bord. De aici asprimea dusă pînă aproape de limitele ei extreme. Croaziera nu poate fi decît formativă. Cine şi-o închipuie ca pe o dulce legănare însorită, suportă consecinţele.

Plecat cu un băietan mereu sub ochiul matern, exigent dar de o infinită tandreţe, skipperul trebuia să se întoarcă cu un tînăr aproape bărbat. Munca nu înnobilează decît pe cel care-o practică din pasiune, stăpîn pe timp prin rigoare. Cantitatea de întîmplător şi neprevăzut trebuie restrînsă pînă la anihilarea efectelor nocive, între care cel mai cumplit este irosirea timpului în fleacuri. Desigur, skipperul nu ţine la bord discursuri moralizatoare. Nici n-are obiect. Exigenţa lui se aplică de la calificativul foarte bine spre excelent. Bine este un calificativ obligatoriu. Nu intră în discuţie şi nu aduce după sine nici o mulţumire. Bine este starea standard a iahtului, starea firească.

Cea dintîi reacţie după ruperea cîrmei a fost să se armeze o ramă de lemn în chip de cîrmă. Rama se dovedeşte total ineficientă, suprafaţa ei nu poate guverna iahtul nici măcar dacă poartă un petec de velă. Reclamele din revistele de iahting sînt doar reclame.

Ne întoarcem deci în cockpitul iahtului *Hai-Hui 2,* vineri 10 august 1984 la orele 11.25 cînd trebuie luată o hotărîre. Cum tendinţa vîntului este să se întărească, nu există decît două soluţii : o intrare în portul Burgas, unde la iaht-clubul respectiv să putem confecţiona o cîrmă, sau, cu ceea ce se improvizează la bord să ne continuăm drumul spre Istanbul.

— Să vedem ce randament dă cîrma improvizată, spune skipperul trecînd pe rol de ajutor de tîmplar.

Echipajul este de acord că n-avem ce căuta la Burgas. Am ridicat velele pentru Istanbul şi Egeea, navigăm la Istanbul şi spre Egeea. Se petrec două lucruri deosebite : unul în planul imediat al acţiunii şi celălalt în planul conştiinţei. Skipperul constatase un fel de inerţie la secundul său de bord. Entuziasmul din iarnă se calmase. Primise un apartament nou de la întreprinderea la care lucra în Oradea şi se apucase să-l „optimizeze" cu mîna lui. Plecarea îl lăsase cu treaba neterminată. Cei repartizaţi în vechiul apartament îl presau să se mute. Ar fi vrut o croazieră scurtă, care năruia din faşă toate întîlnirile pe care skipperul şi le fixase în Egeea cu Herodot, cu Polycrates şi Hypocrates. Un fel de inerţie, de lentoare bloca imaginea vie a coechipierului din „Croazieră contra cronometru". Ruperea cîrmei, oricît calm de gheaţă afişa skipperul, nu era un accident oarecare. O întărire a vîntului, montarea mării, ineficienţa motorului pe mare montată, deci imposibilitatea de a guverna iahtul cu motorul, erau circumstanţe agravante, chiar dacă ar fi reuşit să o stăpînească numai din vele. Dar cum în fiecare rău este şi un bine, skipperul şi-a spus că ruperea cîrmei s-a produs în condiţii ideale. Mare blîndă şi pustie, departe de coastă, cu timp destul să se găsească o soluţie.

Ieşit din inerţie, Puiu devine eficient. Tragem la bord safranul şi constatăm cu uimire că tabla de oţel s-a forfecat în interiorul celor două plăci din stejar masiv. La mirarea skipperului, Puiu vine cu argumente tehnice. Adică văzînd el cîrma puţintel curbată după eşuajul de la cap Karakova, s-a gîndit s-o îndrepte. Neavînd un baros la îndemînă a culcat-o pe cheu şi a sărit de cîteva ori pe ea pînă s-a îndreptat. Skipperul a simţit o stare ciudată pe care şi-a definit-o ca pe ceva intermediar între comă şi dorinţa de a comite un asasinat. După ce starea de vertij a trecut şi-a spus că, oricum cîrma s-ar fi rupt, chiar dacă n-ar fi fost brutalizată. Dacă avea proasta inspiraţie s-o facă sub prova unui cargo, sau în strîmtori, sau la o manevră într-un port aglomerat atunci lucrurile n-ar fi fost deloc vesele. Deci, bine că s-a rupt, tranşînd chestiunea trecută de un an pe fişele skipperului : înlocuirea cîrmei.

În planul acţiunii imediate se demonstrează eficienţa secundului şi utilitatea a tot ce este obiect de lemn la

bord. Pana cîrmei rupîndu-se în interiorul safranului, rămăsese acolo un loc gol de 9 mm lăţime şi un centimetru adîncime, în care Puiu a fixat fundul din mahon pe care tăiam pîinea şi salamul. Cioplit cu cuţitul ca să intre în acel spaţiu, bătut cu ciocanul spre a se fixa, obiectul de bucătărie a devenit piesa de rezistenţă a viitoarei cîrme. Pe această piesă de rezistenţă s-au prins cu holţşuruburi cele mai eteroclite produse ale industriei lemnului. O frumuseţe de tocător din lemn de tei, dar al familiei Asimit,nou-nouţ, scînduri şi scîndurele de diverse dimensiuni, apoi, două scînduri lungi găsite sub ladacambuză au fixat această lucrare monumentală de safran, în ambele borduri. Cum bordul de atac avea lăţimea însumată a tuturor lăţimilor obiectelor alcătuitoare, Puiu l-a cioplit dîndu-i aspectul unei lame de ghilotină, cu nobila sarcină de a despica apele mării. Skipperul arătîndu-se neîncrezător în rezistenţa ansamblului, secundul a sacrificat o fungă metalică de 6 mm grosime, o minune de cablu din oţel, strîngînd cu el lucrarea în zonele în care se exercită presiunea maximă.

Din punct de vedere constructiv, chestiunea arăta cam ambigen, nici cîrmă, nici alt obiect cunoscut în nomenclatorul unui iaht, un fel de scîndură peste scîndură, ca o eboşă de tablou cubist, ceva de genul care l-a făcut pe Matisse să vorbească de acele *petits cubes,* văzînd o pînză a lui Braque expusă la Salonul de toamnă în 1908. Din punct de vedere estetic, obiectul se refuză oricărei judecăţi de valoare. Scriu se refuză pentru că el există în muzeul miniatură de la Grădiştea, sfidînd an de an orice încercare de a-l aprecia sub această specie.

Din punct de vedere al utilităţii s-a dovedit a fi o supercîrmă. După îmbunătăţirile aduse de Puiu la Istanbul prin sacrificarea paiolului, a rezistat excelent unui gren de forţa 8 care ne-a surprins în largul Capului Kaliakra la întoarcerea spre casă.

La orele 14.10 se pune cîrma improvizată la post şi după 5 minute să reia navigaţia spre Bosfor. Cu atît mai vesel echipajul, cu cît cîrma reuşeşte să guverneze iahtul, să-l ţină pe drum, cu toate că, este evident, îi lipsesc încă 20—30 centimentri în adîncime, dar asta este treaba skipperului aşa că se intră în programul normal de carturi, prin apariţia musului pe lista de echipaj, mult mai odihnitor. Intrăm în ruta vapoarelor Burgas-Bosfor

care ne confirmă drumul, apoi vine noaptea feerică de august şi skipperul estimează că a doua zi în zori, iahtul va fi legat la geamandura lui Riza Vural din Bebek-Istanbul.

Este de la sine înţeles că nu-l vom testa pe Meltemi cu o asemenea cîrmă, căci, pentru întîia oară în cariera lui, *Hai-Hui* 2 va face o croazieră turistică, cu escale în arhipelagul Prinkipo şi în porturile Asiei Minor, pline de pitoresc oriental, escale instructive mai ales pentru mus, care iubind spaţiul rupestru şi îndeletnicirea rustică a tatălui său, doreşte să se dedice ingineriei horticole, opţiune stîrnind entuziasmul lui *pater familias* care are idei foarte exacte legate de truditorii pămîntului, cei din veac făcînd istorie. Iată un excelent program de vacanţă.

Musul nu călătorise niciodată peste hotare şi skipperul era cu totul interesat de reacţia tînărului la impactul cu lumea frenetică a Istanbulului, saturată de parfum şi culoare.

Croaziera promitea să se transforme într-o dublă aventură : una maritimă şi una de cunoaştere a mutaţiilor interioare la o vîrstă lacomă de nou şi inedit. Stăpînit de gînduri înălţătoare pedagogico-paterne, mîrîind interior la întrebarea rece a musului : „de ce ţi-o place să umbli pe mare", cu toate că, era evident, skipperul nu umbla pe mare ca Isus, naviga bucuros pînă-n rărunchi că junele manifesta o stare de disconfort şi evident nu făcea o pasiune pentru iahtingul de croazieră, asta scutindu-i griji mortale în viitor, skipperul primeşte înserarea cu detaşare şi seninătate.

Secundul îşi revenise din inerţie. Ruperea cîrmei îl dinamizase. Turnase miniu de plumb în orificiile în care erau îngropate capetele şuruburilor de fixare pe *roof* a barelor ţintebine. Dopurile de lemn săriseră şi pe lîngă şuruburi se infiltra apa cînd valurile încălecau *roof*-ul. Unsese gaşele sarturilor cu vaselină siliconică, ajutat de mus şi ridicaseră melcul reflectorizant, ca să fim văzuţi de radarul navelor. Cambuza aprovizionată de la Grădiştea cu tomate şi castraveciori, cu murături şi gemuri care completau mesele zilnice, beneficia de un stoc de nuci adus de Puiu de la Oradea, făgăduind varietate şi suculenţă, aşa că skipperul putea să-şi acorde un ceas de relaxare, lăsîndu-i în cockipt pe cei doi, musul pe rol

de timonier şi secundul pe rol de antrenor, rol pe care-l îndeplinea cu aplicaţie şi severitate.

La orele 21.00 skiperul aude strigătul secundului :

— Far în prova tribord !

Pe zei ! Nici unul din elementele de navigaţie nu îndreptăţeau acel far să existe. Împotriva evidenţei farul era acolo, în prova tribord unde fusese reperat de secund. A urmări figura acră a skipperului, coborîrea lui la hartă, revederea calculelor, încredinţarea că totul este la secundă de la drumul ţinut la compas pînă la calculul acestui drum, este aproape o indecenţă. Atunci ?

Nu cumva, plictisiţi de vetusteţea farului Rumeli, responsabilii Bosforului l-au înlocuit cu acest far, superb, enorm, modern şi noi nu am luat act de noua construcţie ? Dar unde este farul Anadoli ? Unde sînt localităţile riverane atît de cunoscute ? La coastă se văd cîteva lumini anemice. Nimic din desenul care configurează intrarea în Bosfor. Iarăşi consult al compasului de drum. Perfect. Din nou la hartă. Un gînd insidios îşi face loc în raţionamentul skipperului. Dacă pierderea tabelei de 1,10 m pe 0,50 m care alcătuia cîrma a schimbat magnetismul bordului, influenţînd compasul ? Să vedem în Cartea farurilor despre ce far este vorba. Prea veche Cartea farurilor, prea nou farul. La uscat.

Skipperul preia echea.

Pune prova pe farul sclipind fascinant, înfipt într-un pinten de coastă.

Vineri 10 august la orele 21 skipperul recunoaşte în întunericul dens de sub ţărmul înalt locurile primei aterizări la coasta rumeliotă în cea dintîi croazieră spre sud : Pardima. Consultul riguros al hărţii cu relieful coastei, lumina de la cap Karaburun confirmă poziţia.

Skipperul schimbă pe drum. Trimite echipajul la culcare. Este hotărît ca spre dimineaţă să intre în Bosfor, vîntul dinapoia traversului şi lochul care indică 6 noduri făgăduindu-i o noapte de desfătare pe care nu vrea s-o împartă cu nimeni. Dealtfel, echipajul nu pare torturat de gelozie, nu se aud proteste şi nimeni nu se arată dornic să împartă noaptea cu cel de la eche. Skipperul pune modul rapid de a trece la cuşetă al echipajului pe seama disciplinei perfecte care domneşte la bord...

Arc peste timp...

Începînd de la *10 iulie 1985* simt cum plesnește timpul, cum nu mai încăpem în timp. Este o senzație stranie, sufocantă, amețitoare. Croaziera anului 1984 luase sfîrșit la 18 august orele 14.15 cînd ne-am legat la cheiul portului Tomis. Fusese o croazieră scurtă, densă, o croazieră didactică. Trecuseră 11 luni de pregătiri pentru croaziera test, croaziera sumă. Puiu își terminase apartamentul. Se mutase și după lăfăiala binemeritată trecuse la pregătirea tehnică a iahtului. Hotărîsem să renunțăm la orgoliul de a avea un iaht „lemn natur", care cerea anual o îngrijire atentă, consumînd cantități apreciabile de lac, julindu-se la cea mai mică atingere, estetica refuzînd chitul care să oprească spațiile cvasi invizibile dintre filele bordajului sau ale punții și să-l tratăm pe *Hai-Hui 2* după o formulă mai puțin nobilă, dar eficientă. Adică să-l chituim și să-l picturăm în alb, scontînd pe două rezultate îmbietoare. Oprirea infiltrațiilor de apă firești la o construcție din lemn și scăderea temperaturii din cabină în zonele toride ale insulelor egeene. Puiu își asumase răspunderea întregului complex de operațiuni tehnice. Stela își asumase răspunderea aprovizionărilor pentru doi oameni pe timp de 45 de zile.

Vară caniculară.

La 10 iulie 1985 constatăm că *Hai-Hui 2* este nesătul de muncă și de fondurile echipajului. Puiu meșterise o cîrmă nouă, tot metalică, după un consult tehnic cu Relu Asimit, o cîrmă de mult visată, cu întăriturî în zonele de efort maxim, făcută să reziste oricăror condiții, cu riscul de a rămîne singura nedemolată, după descompunerea iahtului în părțile componente.

Așa se face că skipperul trece pe rol de șofer și asigură transbordarea a o mie de repere, ferotenii și alte accesorii, pe rutele cerute de imaginația secundului, la rîndul lui secondat de un tînăr din Fălticeni, Marian Fuioagă, electrician bobinator, care terminase un liceu cu profil electronic și care, mînat de curiozitate, încercase

mai multe meserii, revenind la cea de bază şi fixîndu-se la Oradea.

Echipa Puiu-Marian acţionează la Tomis.

Skipperul se adresase conducerii Ministerului Apărării, cerînd o sumă de instrumente de la sextant la termobarometru şi barcă de salvare autogonflabilă, găsise înţelegerea totală şi operativă, hîrtia cu rezoluţiile de rigoare fusese expediată Comandamentului Marinei Militare şi Comandamentul îl însărcinase pe căpitanul de rangul I Francisc Hosciuc să se ocupe de chestiune. Căpitanul de rangul I este una şi aceeaşi persoană cu personajul „protocol" de la bordul navei-şcoală *Mircea* pe timpul marşului transatlantic, Pişta Hosciuc. Ne întîlnisem cînd avusese treburi la Bucureşti, ştiam că voi avea cele necesare, dar se oprise la o chestiune rămasă sub semnul întrebării — barca de salvare autogonflabilă, cu catarg şi velă. Tocmai barca de salvare, cînd se ştie că la bordul lui *Mircea* devenise notoriu faptul că de cîte ori personajul „protocol şi persoanele care-l însoţesc" lua de cart, marea se demola şi scotea sufletul din cei nehîrşiţi. „Dacă Pişta Hosciuc nu găseşte barcă, e de rău" şi-a spus skipperul, apoi prins de ritmul pregătirilor a uitat de barcă, aducîndu-şi aminte de ea şi de figura de carbonar a lui Pişta cînd Meltemi se străduia să-l demoleze pe *Hai-Hui* 2 şi să-i trimită echipajul în ultima lui ispravă nautică : trecerea Styxului.

Comandantul de cursă lungă Geo Iurăşcu, cunoscut din „Croazieră contra cronometru" rezolvase la Constanţa chestiuni marinăreşti, avusese discuţii utile cu skipperul şi inginerul Dan Onofrei care se luase cu mîinile de cap cînd îi predasem motorul care făcuse atîtea nazuri în ultima croazieră din motive pe deplin justificate. Abandonat într-o cameră la Grădiştea şi neîntreţinut, nespălat cu apă dulce, ruginise şi suferea de un fel de podagră combinată cu un astm mecanic. Inginerul îl demontase piesă cu piesă, îi înlocuise rulmenţii plesniţi, îi pusese la punct pompa de apă, dar rămăsese sceptic şi avertizase skipperul să menajeze maşinăria. Foarte tîrziu, Puiu comunicase candid că a uitat să ia viza greacă.

În toate croazierele skipperul se bucurase de concursul forului său tutelar, Uniunea Scriitorilor şi a autorităţilor competente, a unor entuziaşti, lucrurile de rutină

fuseseră rezolvate pînă la urmă ; dar așa, să n-ai o viză pentru obținerea căreia trec totuși cîteva zile, cu cîteva ore înaintea ridicării velelor ?... Asta s-a constatat mai tîrziu și se va vedea la locul potrivit cum s-a rezolvat.

Juristul Uniunii Scriitorilor, nea Nicu Filip cum este numit în intimitate, cu o biografie plină de neprevăzut, îi furnizase skipperului o bibliografie suculentă a spațiului egeean, o bibliografie de ultimă oră, adăugînd astfel o cantitate sporită și inedită de informație pe fișele sus-numitului.

În majoritatea cărților de călătorii pe mare întîlnim pagini de început sau de sfîrșit unde cei care le-au întreprins și le relatează, mulțumesc celor care i-au ajutat să rezolve sutele de probleme legate de o asemenea acțiune. Chestiunea nu ține de un anumit tipic, de o schemă, de o formulă de politețe. Ea se implică în formula expediției, ține de posibilitatea realizării ei. Sînt exemplare în acest sens cărțile lui Thor Heyerdahl, Francis Chichester și Eric de Bisschop.

Punerea pe picioare a unei croaziere cu vele cînd nu există magazine specializate în material de iahting, dar există întreprinderi care produc o mulțime de materiale folosibile în iahting, necesită o sumă de bunăvoințe operative și eficiente, stimulate de existența iaht-clubului „Electrica" București, care, și de data asta și-a dovedit utilitatea și promptitudinea în rezolvarea treburilor curente.

Să facem punctul.

Apăruse „Croaziera cu vele", carte de început în inițierea construcției de iahturi și în practicarea croazierei maritime. Avusese loc lansarea ei la Liceul militar de marină „Alexandru Ioan Cuza" din Constanța, o lansare de factură profesională, unde participaseră cadre excelent pregătite din liceu și de la forul cel mai înalt de învățămînt nautic, Institutul de marină „Mircea cel Bătrîn". Revista „Tomis" care ne leagă de spațiile marine s-a dovedit sensibilă la subiect și activă. Institutul de marină construise un superb 13 metri din fibră de sticlă, la inițiativa și sub conducerea unui pasionat,inginerul Bebe Beizadea. Se profila ideea unui iaht-club tomitan, cu competențe largi. Nu se știe de ce este nevoie să se verse atîta cerneală, să se ofilească atîtea entuziasme, să vege-

teze zeci de iahturi cînd lucrurile sînt atît de simple şi fireşti.

Deci lansare şi de lansare era legată o întîlnire cu elevii Liceului militar de marină. Tema, „Fapte de arme în luptele pentru eliberarea Transilvaniei şi a Europei centrale de sub fascism". Temă generoasă. Profundă. Zguduitoare dacă o scoatem de sub conformismul „conferinţei de serviciu" şi o trecem în realitatea dramatică a conştiinţei luptătorului. Ca întotdeauna, primăvara a venit la mare cu mult înaintea instalării ei la Grădiştea. Instituţiile de învăţămînt militar îmi creează o stare ciudată de înălţare spirituală austeră. Poate din pricină că într-o asemenea instituţie de excepţie, Şcoala de ofiţeri de aviaţie — secţia naviganţi, m-am format. Poate din pricină că acestea sînt depozitarele unei tradiţii sacre, de care se leagă existenţa liberă a poporului meu. Poate din pricină că între zidurile lor persistă ca o emanaţie de biounde care se interferează şi intră în rezonanţă, amintirea gesturilor supreme făcute de cei prin vreme constituiţi în permanenţa noastră. Nu poţi trece de santinela de la poarta unui liceu militar sau a unei şcoli militare, fără să-l vezi pe maiorul Şonţu, în ţinută de paradă, asaltînd Griviţa 2. Nu poţi păşi într-o sală de curs, oricît de modern şi tehnic organizată ar fi, fără să nu înregistrezi acel fior eroic existînd în sine, conţinîndu-se acolo ca o memorie vie a istoriei eroice.

Ceea ce impresionează şi cucereşte este complexitatea pregătirii profesionale a cadrelor. Participanţii la întîlnire, ofiţeri de marină, ofiţeri ingineri fac act de curtoazie şi solidaritate cu intenţia autorilor. Cu viitorul. Cartea se adresează amatorilor. Nu lor. Atmosferă destinsă. Sobră. Ţinută intelectuală, academică prezidată de contra-amiralul Gheorghe Angelescu, comandantul Institutului.

Apoi ceilalţi. Elevii liceului de marină. Şi mai tîrziu elevii liceului „Eudoxiu Hurmuzache" din Rădăuţi, în extremul nord, unde o mînă de entuziaşti îşi construiesc ciudate bărci şi plute din cauciuc, cu care coboară rîurile înspumate ale munţilor pînă aproape de vărsare, în expediţii de un inedit plin de farmec. Desigur, visînd marea. Şi micile bărci cu pînze. Şi croazierele care să le descopere mirificul spaţiilor de dincolo de linia orizontului vizibil.

Cornel Cristescu tehnoredacta „Croazieră contra cronometru" după ce cartea luase apă la santină şi suferise cîteva intervenţii de chirurgie reparatorie, fiind adusă la linia de plutire de înţelegerea operativă a forului tutelar al tineretului.

În mare, desenul premergător ridicării velelor era încheiat, dacă includeam cu umorul necesar aventura feroviară a tandemului Puiu-Marian. Tandemul umpluse cu feroteniile sus-amintite culoarul unui vagon de călători, gata să fie debarcat la prima staţie din Bărăgan. Salvat fiind de elocinţa secundului transformată în imn adresat iahtingului, imn în care a fost inclus şi revizorul de bilete.

Aşa se face că la 17 iulie, în zori, skipperul urcă la volanul „Daciei 1300" alb-13, proprietate personală, alimentată parcimonios, după ce cu o zi înainte împlinise ultimul ritual agricol, cărînd în spinare pe o căldură de iad cîteva sute de litri de soluţie de stropit via şi pomii, aplicînd stropirea cu rigoarea cuvenită după toate regulile agrotehnicii moderne. Ocupaţie neavînd nici o tangenţă cu navigaţia cu vele, pe care numitul o încorporase însă unui tot dinamic, alcătuit din activităţi aparent fără nici o legătură între ele, de fapt şi esenţial conjugîndu-se într-o admirabilă stare existenţială : viticultură şi pomicultură, existenţă rupestră, astronomie, istorie, viaţa cea de toate zilele, navigaţie cu vele şi sinteza lor, cartea.

Aici se deschide o paranteză. În „Croazieră contra cronometru" există un subcapitol intitulat : DACĂ sau MEMENTO MORI ! În acel subcapitol se fac cîteva consideraţii asupra comportamentului social. Şi al recunoştiinţei ca act care înnobilează. Am avut un excelent prieten, un prieten de inimă, un prieten apropiat ca mentalitate, fiind ca mulţi dintre excelenţii şi mulţii mei prieteni, militar activ. De el se leagă cîteva momente-cheie ale existenţei mele cum ar fi participarea la sărbătorirea bicentenarului independenţei Statelor Unite ale Americii la bordul navei-şcoală *Mircea* şi altele. Unele de adîncă semnificaţie intimă, ca acela cînd onorabilul mus al croazierei din 1934 şi-a dat examenul de admitere la liceul pe care dorea să-l urmeze şi cînd, cu superba inconştienţă a vîrstei prospectase rădăcinile sălciilor şi scorburile subacvatice spre a prinde cu mîna

niște mrene nenorocite, sătule de viață dusă în Argeșul infestat cu tot felul de jeguri agro-industriale. Musul făcuse o otită în regulă, cu febră și s-a prezentat la examen în totală lipsă de formă, dar cunoscînd diversele regulamente familiale de serviciu interior s-a comportat ca și cînd n-ar fi avut nimic. Pe drumul de întoarcere de la Dragomirești-Vale unde se află liceul de veche tradiție de învățămînt horticol, iată că vine val-vîrtej o mașină, la volan prietenul meu, tragem în buza șanțului și el scoate din port-bagaj cîteva sticle de bere aburite, să onorăm cea dintîi victorie dinafara teritoriului școlar obișnuit pînă atunci.

Merii care înfloresc suav în fiecare primăvară, soiuri alese, el mi i-a adus nu se știe de unde. Hibridul francez, rezistent la mană, cu bobul negru, cărnos și parfumat, cu el l-am luat de la Valea Călugărească. Într-un fel, prin gestul generos și grijuliu, s-a legat de universul meu intim, este aici cînd zuzuie albinele în florile merilor și cînd, în mai, înflorește via îmbălsămînd înserările.

Apoi s-a întîmplat ceea ce se întîmplă tuturor, o înfrîngere și prietenul meu s-a retras în solitudine, neînțelegînd din orgoliu că prietenia nu înseamnă alt avantaj reciproc decît cel al confesiunii, al încrederii și al ostășescului „simte cotul".

Ce superbă izbucnire de metafore și de flori de suflet îi prilejuiesc lui Fănuș Neagu prietenii lui din *Cărțile cu prieteni*, dar cum nu despre acest vrăjitor de cuvinte și de sensuri este vorba aici, cu toate că după mărturisirile lui ne-am înrudi cumva în niște gînduri, adică „ne fulgera cu ghimpi din aceeași strachină" el încă din pruncie navigînd pe baltă cu ulucul, semn de predispoziții marinărești timpurii, închidem paranteza și portiera bravei „Dacii 1300" alb-13, care-și tîrăște tîrtița pe jos de nemila cu care a fost încărcată și luăm ca-n fiecare vară, drumul Mării.

Nu fără s-o văd pe Voica rupîndu-se de mașină ca să nu-i ghicesc lacrimile, pentru că cele ale stăpînei de casă cad mereu în siaj, ca o binecuvîntare.

De la Tomis la Canakkále

Nu-l mai recunosc pe *Hai Hui 2*. Pe cavalet tronează o navă albă, de un alb strălucitor care-i subliniază formele, un alb pur şi candid, plin de reverie. Puiu şi Marian au muncit în draci. Îmi revin obligaţiile legate de formalităţi. Căpitanul de rangul 3 Teodor Asimit şi-a luat familia şi, cum este directorul de studii al liceului militar de marină, profitînd de vacanţa elevilor, îşi face concediul la munte. Îi simţim lipsa. Rangul 1 Hoşciuc a epuizat lista cu instrumentele solicitate. A adus nu se ştie de unde şi o barcă pneumatică de salvare. Din păcate, barca abia poate fi ridicată de 12 marinari solizi, are dimensiunea iahtului şi primeşte la bord în condiţii confortabile echipajul unui torpilor. Renunţăm la barcă de frică să nu trimită iahtul la fund şi după vizita de rigoare la Direcţia Hidrografică a marinei, aceeaşi instituţie care-a înzestrat iahtul la prima lui croazieră, skipperul ajunge la magazia gestionată de maistrul militar clasa III-a Mihai Giuglea. Riguros şi atent, maistrul controlează cu grijă aparatele de a căror predare şi primire se semnează cu solemnitatea cuvenită.

Ceva s-a schimbat în relaţiile autorităţilor cu acest incomod pînă mai ieri, iahting de croazieră. Lucrurile merg firesc şi rapid, cantitatea de ştampile necesare se adună fără nici o greutate, inginerul Onofrei a venit la mare să obţină vizele pentru iahturile clubului şi face o ultimă revizie a motorului care porneşte la sfoară, apoi urmează aventura dării la apă. Moment întotdeauna tensionat. Cu leagănul-distanţier confecţionat de Puiu şi ţapane de pitură albă, iahtul se saltă de pe cavalet agăţat în cîrligul automacaralei.

Stupoare.

Ţapanele meşterite astfel încît cele de la prova să se echilibreze cu cele din pupa, se dovedesc asimetrice. Iahtul saltă prova şi pupa atîrnă lamentabil. Este o manevră de virtuozitate pe care macaragiul o face spre a-l roti printre celelalte iahturi aflate pe cavalet şi spre a-l lăsa la apă. Bineînţeles că atunci cînd se demontează leagănul din ţevi, una din părţile componente cade în apă şi cu toate că Marian plonjează imediat, rămîne de negăsit.

Cunoaștem din cărțile anterioare ritualul acostării la cheul grănicerilor : telefonul dat autorităților pentru formalitățile vamale și grănicerești și răspunsul, tot telefonic :

— Nu sînteți în regulă la Căpitănia portului.

Pe barba lui Neptun ! Cum adică, nu sîntem în regulă ? Mi-o explică tot telefonic, căpitanul Diaconescu, șeful de tură de la căpitănie. *Hai-Hui*$_2$ este o iluzie. O fantomă. A fost cîndva. Anul trecut a plecat într-o croazieră din care nu s-a mai întors. (Skipperul își scuipă în sîn). Nu figurează la rubrica „Intrat" din scriptele respective. Noroc că interlocutorii au umor ,cu toate că skipperul este pe cale să și-l piardă pe-al lui. Desigur, nu se semnaseră hîrtiile de rigoare la întoarcerea din croazieră. Căpitanul Diaconescu avea dreptate. Avea dreptate și skipperul căruia, la sosire, nu i se dăduse la semnat nici o hîrtie. Așa că, după lămurirea lucrurilor, așteptăm Sfînta Treime : grăniceri, căpitănie, vamă.

Dincolo de acvatoriu, venerabila siluetă borțoasă a lui *Spray*, numire luată de la iahtul lui Iosuha Slocum, primul navigator solitar circumterestru, acela care-și lăuda echipajul cam în felul următor : „Comandantul Slocum a fost foarte mulțumit de bucatele gătite astăzi de bucătarul Slocum". Alături, silueta skipperului : inginerul Giurgiuveanu, poate cea mai pitorească figură a cheului pentru iahturi tomitan. Tulcean și pensionar, inginerul a avut o adevărată aventură în drumul de la Tulcea la Istanbul, întrerupt brutal în largul capului Midia de o pană la motor și un gren providențial care, sper, i-a demonstrat că bătrîna lui balenieră trebuie scoasă la pensie și lăsată să-și usuce oasele în soarele generos al verilor ce vor veni.

Bravul meu amic n-o să ia în nume de rău cele scrise aici și nici nu ne va refuza în viitor ajutorul marinăresc dat cu atîta generozitate cînd lui Puiu îi lipsea ba nu se știe ce burghiu, ba ciocanul de 5 kilograme, ba o pînză de bonfaier. Eșuajul și pierderea *Corsarului* pe întinsurile sud — Sfîntul Gheorghe este o temă de meditație pe care, sînt sigur, inginerul o ia în considerație cînd, însingurat în cabina spațioasă, ascultă chicotele deșuchiate ale vîntului care-și scarpină spinarea în greementul balenierii lui. Un semn de bun rămas. Iată autoritățile. Ca întotdeauna lucrurile sînt ferme și exacte.

— Voiaj plăcut şi vînt din pupa !

Marian a plecat la Grădiştea să ducă un mesaj de ultimă oră şi diapozitivul color care trebuia dat la developat.

Ieşim în mare cu velele.

Este sîmbătă, 10 iulie 1985, ora 12.20, nimeni cunoscut pe cheu şi totul pare că intră în rutină. Puiu strînge baloanele, face ordine pe punte, skipperul reglează velele pentru adierea uşoară de la N-NE., apoi, ca în toate croazierele, scoate capacul cutiei compasului de navigaţie Askania-Web. La început i se pare că din pricina incidenţei sub care razele soarelui cad pe sticla compasului nu poate citi indicaţiile acestuia. Umbrind compasul, privindu-l din diferite poziţii şi subunghiuri diferite, constată că lichidul s-a înnegrit ecranînd roza şi făcînd imposibilă citirea. Cînd s-a întîmplat fenomenul ? Mister. Chestiunea devine gravă. Şi neplăcută. Ne întoarcem ? Absurd ! Şi ridicol !

Se hotărăşte să se dubleze compasul de drum cu compasul de relevment, chiar dacă, fixat pe cutia compasului Askania-Web, nu se poate realiza un paralelism perfect al suportului şi liniei de credinţă cu axul longitudinal al navei. La naiba. Nu ne ducem să întîlnim un submarin aflat la coordonate exacte în oceanul planetar.

Deci să intrăm în programul obişnuit al bordului. Din această clipă se ridică o sumă de întrebări din care derivă altă sumă de dificultăţi. Nu pentru skipper. Pentru scriitor. De bine de rău, skipperul îşi rezolvase problemele bordului secondat activ şi eficient de secundul care la a treia croazieră putea fi „citit", cu oarecare uşurinţă, cunoscîndu-i-se disponibilităţile, marja de rezistenţă fizică şi morală, competenţele, modul de a gîndi, de a acţiona, limitele şi rezervele interne. Suma algebrică a acestor factori psihologici precedaţi de semnul + şi semnul — era una esenţial pozitivă, lucru care l-a îndreptăţit pe skipper să repete experienţa echipaj în doi.

Încă de cînd se dublează pasa de intrare în portul comercial se pune problema dacă această croazieră, ca şi precedenta, mai pot face obiectul unei cărţi. Dacă nu cumva, cu acelaşi echipaj şi în general pe acelaşi drum, cu aceleaşi două escale despre care am scris în toate cărţile cu *Hai-Hui* 2, cu aceleaşi puncte obligatorii de trecere — Bosfor, Marmara, Dardanele —, lucrurile se videază de

interes şi de culoare, devenind un plat şi plicticos Jurnal de bord.

Sîmbăta de 20 iulie este o prea frumoasă zi de vacanţă, vînturată de o briză leneşă, peisajul marin în smalţ albastru translucid ne încorporează firesc şi cum demonul curiozităţii ne scarmănă comoditatea, hotărîm să navigăm aproape de coastă pentru a identifica şi nota pe hartă toate talienele dintre Agigea şi Mangalia, obstacole-cheie pentru navigatorii de pe micile bărci cu pînze şi să recunoaştem pragurile de stîncă de la cap Tuzla, din aceleaşi binecuvînate motive altruiste, de colegialitate velistică.

Cu harta litoralului românesc în cockpit, skipperul îşi asumă această recunoştere didactică.

Una din figurile cuceritoare din galeria marilor navigatori moderni cu pînze este pentru skipper Eric de Bisschop, un francez corosiv, nedus la biserică, avînd mereu ochiul vigilent, neiertînd niciuna din gogomăniile pseudo-savante indiferent cărui domeniu îi aparţin, de la etnografie la construcţia de nave polineziene cu pînze şi de la meteorologie la politică. Exact la vîrsta lui Chichister, 65 de ani, în 8 noiembrie 1955, a ridicat velele din Pepetee — Tahiti conducînd spre coastele Americii de Sud-Chile pluta de bambus *Tahiti-Nui* spre a demonstra că mariile migraţii ale polinezienilor antici s-au făcut la bordul acestor plute, care se guvernau fără cîrmă de pupa, cu ajutorul unor derivoare mobile numite *guaras*. Avea un dinte ascuţit mai ales la etnografi, ripostele lui sînt vrednice de un d' Artagnan, în totul un tip care nu se iartă şi neiertîndu-se pe sine, cu atît mai puţin nu iartă pe alţii. Ca orice posedat de o idee, Eric de Bisschop devine pe ici, pe colo exclusivist, de aici intolerant cu ideile altora şi, se pare, indiferent la modalităţile cu totul fecunde ale inclusivismului care acceptă cu mărinimie coexistenţa unor idei şi teorii deosebite, implicit acceptînd o confruntare reciprocă a punctelor de vedere, păstrînd vie conştiinţa critică. Se pare că, din cînd în cînd, Eric de Bisschop îşi tratează adversarii de teorii etnografice şi filologice de pe poziţia căpitanului de navă, recte a skipperului, gata să-i arunce în lanţuri la puţul ancorei sau să-i spînzure de vergi, lucru care mi-l face îndeosebi simpatic.

În cartea *„Cap a l'est, première expedition du Tahiti-Nui"*, flagelează Jurnalul de bord ca modalitate de a transmite publicului larg experienţa unei croaziere. Am mai scris-o ! După ce desfiinţează cu spiritul lui caustic plicticoasa metodă de transcriere a unor date hidrometeorologice, de a nota schimbările de vele, salturile vîntului şi tot ce ţine de rutina navigaţiei, făcîndu-i ridicoli pe autorii de acest gen, îl pinteneaza nemilos şi pe cititorul burghez aşezat gospodăreşte pe cele patru picioare foarte stabile ale fotoliului din care citeşte cărţi cu subiecte nautice, aşteptînd la fiecare rînd uragane nimicitoare, caracatiţe uriaşe sau alţi monştri ai abisurilor, dacă se poate un naufragiu asezonat cu măcar un membru de echipaj devorat de rechini. Pledează pentru nota psihologică în toată nuditatea adevărului, pentru relatarea comportamentală născută din autocondamnare la a vieţui zile şi zile, luni şi luni pe un spaţiu restrîns cu oameni de formaţie intelectuală şi profesională deosebită, cu gesturi, apucături, mod de a gîndi şi a acţiona deosebite, de multe ori în totală neconcordanţă cu gesturile celorlalţi, aparent aş spune, un fel de turn Babel concentrat pe cîţiva metri patraţi de scîndură, izolat în imensitatea oceanului..

Dar iată că, trecînd să-şi realizeze cartea, spre folosul cititorului, autorul nu-şi aplică propriile lui precepte, dintr-un simplu şi esenţial motiv. Cartea nu este un produs pur intelectual, un produs de eprubetă sau de laborator ultrasteril. Cartea este sinteza artistică a unei sume de gesturi umane, credinţe şi refulări care îşi au originea în biografia fiecărui echipier pusă în ecuaţie cu universul marin. Dincolo de orizontul filozofic şi în directă legătură cu individul, condiţionîndu-i starea psihică, există furtuna, stînca, noaptea, adică elemente care pentru pămînteanul ocrotit de un întreg sistem de apărare n-au nici o însemnătate dacă nu se transformă în calamităţi naturale. Dar şi atunci cota de stres este diminuată de solidaritatea comunităţii şi de mijloacele acesteia de a interveni.

Ca întotdeauna, se pare că adevărul este la mijloc.

Şi cum niciodată marea nu se repetă pe sine, cum niciodată cei care-o descifrează n-o recepţionează după scheme standard, cum totdeauna fastul de viaţă are girul

unicității nuanțîndu-și circumstanțele la infinit, skiperul își spune (notînd baliza neagră de la traversul grupului de pomi situat la sud de Eforie Sud, ca și talianul respectiv) că, tot tot depinde de el și că, marea îi va da o mînă de ajutor să nu se repete.

Scăpat de aceste gînduri estetico-marinărești, ascultînd behăitul oilor dobrogene, ușurat de faptul că lochul face știutele lui nazuri, mai mult nefuncționînd decît făcîndu-și datoria, cu compasul de drum ascunzîndu-și roza în negrul lichidului, skipperul își spune filozofic că timpul și aerul salin au ronțăit bravele lui aparate de bord, rămînînd să facă navigație după metodele polinezienilor antici, spre a nu cădea în păcatul de moarte să se refere la amărîții de navigatori din Mediterana, bieți cabotori fără simț marin și gustul aventurii, așa cum cu severitate îi admonestează Bisschop.

Tot prospectînd talienele, ignorînd contracurentul și direcția vîntului prea leneș ca să fie luat în seamă, ascultînd concertul ovin combinat cu sforăitul vajnic al secundului, bucurîndu-se de soare, skipperul verifică mai repede decît se aștepta propriile lui sfaturi din „Croaziera cu vele" unde demonstrase, matematic, la ce distanță față de coastă se navighează între Tomis și Mangalia.

Un hîrșiit puternic îi reglează sternul.

Hai-Hui$_2$ își salută pupa. Chila fixă bate într-o stîncă pe care nici culoarea apei, nici coasta abruptă n-o prevesteau. Puiu sare ca la foc. Într-o clipă se înarmează cu tangonul. Skipperul poate să schimbe murele și, ascultînd docil de superba lui cîrmă nouă, *Hai-Hui* $_2$ iese sprinten spre larg. La cîteva cabluri în tribord se vede pragul verde al mării și întregul șir al stîncilor care dublează capul Tuzla.

Ieșim în larg cu zelul cercetării scăzut spre cota zero, nu fără să renotăm poziția celor două taliene identificate cu Horia anul trecut la nord de stațiunea Olimp în largul cherhanalei, distincte pe cerul amurgului.

Ziua sfîrșește lent, fără nici o performanță.

La orele 22 calmul plat ne lasă la 2 mile în traversul Olimpului. Skipperul voia să dubleze sub un cablu faleza de la Casa Scriitorului spre a-și saluta confrații aflați la odihnă , bucurîndu-se că vede la ancoră o vedetă de patrulare. Pe mare stăruie o pîclă rară, difuză. Iată că intențiile și efuziunile sentimental-colegiale ale skipperu-

lui îndeobște fără ecou și reciprocitate, sînt amendate de vedetă, care transmite prin intermediul proiectorului ordinul de a ieși din raion. Răspundem cu lanterna, semnalizînd : „navă cu vele în imposibilitatea de manevră". Desigur, aveam motorul. Motorul și benzina pe sponci : două canistre pentru Bosfor și Dardanele. Ridicol. Fum în bucle țîșnit pe coșul vedetei. Auzim huruitul ancorei. Duduitul motoarelor. Vedeta ne prinde în proiector și vine spre noi. Îi comunic prin porta-voce identitatea iahtului și intenția. Auzim clar mesajul comandantului : „Este imperios necesar să părăsiți raionul" ! Brusc, ne acuzăm de blasfemie și de intenții subversive la adresa siguranței statului. În tribord se văd luminile complexului de reședințe prezidențiale, Neptun.

Ordinul unei vedete de patrulare se execută, *cu atît mai ușor cu cît se ridică briza.*

Renunțăm la vizita proiectată. Ieșim la larg. Mă întreb care din foștii elevi- caporali ai marșului transatlantic este comandantul vedetei, ofițerul s-a prezentat cînd a stopat și huruitul lor i-a acoperit glasul.

Făcînd navigație la aștri, controlîndu-ne cu Steaua polară, verificîndu-ne cu compasul de relevment perfect descifrabil, înlocuind citirea lochului cu aprecierea vitezei după timpul cît îi trebuie unui cocoloș de hîrtie aruncat la prova să parcurgă cei 7 , 40 m ai navei, ne tot coborîm spre sud astfel că *luni 22 iulie la* orele 6 . 00 skipperul estimează că punctul iahtului ar fi 42 ° 56' latitudine nordică și 28°21′ longitudine estică, ceea ce ar însemna că se găsește la sud de Varna peste 15 Mm și în larg la 20 Mm. Desigur că în toată noaptea de sîmbătă spre duminică, toată ziua de duminică și noaptea spre luni, ne rotisem din două în două ore ca să ne facem jumătatea de cart și că țesusem marea în nenumărate volte spre a putea folosi vîntul mereu din prova, un vînt stupid și încăpățînat cu 5 metri pe secundă care ne scosese sufletul.

După ce-a făcut punctul, ieșind în cockpit, skipperul a dat nas în nas cu o splendoare de front norocos alcătuit din strato-cumuluși, acoperind 8 părți din cele 10 ale cerului, tălăzuindu-se foarte jos și cu un vînt rece, zbîrlit și țepos care șficuia spuma berbecilor alergîndu-se în șiruri nesfîrșite pînă sub orizont. Spre deosebire de alte croaziere, încă de anul trecut ne-am echipat cu două mantale de ploaie cauciucate, din aceeași familie cu cele folosite de

muncitorii de pe şantiere. Schimbasem toate straiurile şi sarturile, catargul îşi dăduse examenul în Egeea, aşa că ne-am permis să păstrăm rande şi focul de drum, notînd ora şi minutul cînd smuls din inerţia pricinuită de viteză, lochul a început să ţăcăne mărunt indicînd 6 noduri la ora 6.30, 8 noduri la ora 7.15, ca mai apoi să se blocheze la 10 noduri, obligîndu-ne să schimbăm velele şi să navigăm cu vîntul şi valul din pupa, străbătînd cea mai puternică furtună întîlnită vreodată în Marea Neagră.

Există la bord un minimum de efort logoreic şi un maximum de eficienţă. Desigur se repetă manevra de aducere a iahtului cu prova în vînt, biciuiţi de rafale şi izbiţi de ciocane de vînt gata să-l smulgă pe secund de pe puntea prova şi să-l arunce în valurile ajunse nu se ştie cînd la înălţimea crucetei. Desigur că cerul se întunecă şi norii se tăvălugesc rostogolind caere uriaşe de lînă sură, burţi monstruoase de sub care atîrnă impudic valuri de pîclă cenuşie, ori trombe lichide care cutreieră orizontul. Desigur, skipperul orbit de snopii de alice lichide, urmăreşte cu echea orice destabilizare a secundului, astfel încît să-i ţină mereu sub tălpi punctul meschin de sprijin pe care-l reprezintă puntea prova. Terţarolarea randei se transformă într-o luptă corp la corp, într-un „apucă-mă de unde poţi". Ghiul nu poate fi stăpînit. Scapă atunci cînd rafalele prind iahtul cu prova ieşită cîteva grade din patul vîntului. Se petrece un fenomen psihologic cu totul periculos şi alarmant. Echipajul ia în zeflemea Marea Neagră. Adică „ne cunoaştem noi cumătră". Sau „Ştim noi ce-ţi poate pielea". Sau „Să te vedem. Cît o să ţină ? ! Hm ? ! " Şuierul ascuţit în arboradă, tînga sarturilor şi a catargului, scîrţîitul neliniştitor al îmbinărilor suprasolicitate sînt înregistrate ca făcînd parte din universul firesc al furtunii. Anemometrul a înnebunit. Indică 22 de metri pe secundă, aproape 44 de noduri, gradul 9 pe scara Beaufort, vîntul se întăreşte vizibil şi dire groase de spumă parcă materializează mugetul surd al mării.

Peisajul devine terifiant şi este receptat sub specia obişnuitului, dacă secundul, care demonstrase posibilităţi de amarinizare rapidă, n-ar trece printr-un acces prelungit şi supărător de rău de mare.

La orele 11 . 25 nu se mai pot face notaţii în Caietul de cart.

Puiu se luptă cu răul de mare şi apa din santină.

Spre orele 13 centrul frontului de furtună trece la verticala iahtului. Compasul de relevment nu se mai ţine în cockpit. Riscă să fie aruncat în mare. *Hai-Hui*$_2$ urcă crestele a căror spumă se vede la înălţimea crucetei. Ajuns pe cocoaşa valului iahtul are tendinţa să pivoteze. Este necesar să se lucreze energic şi forte cu echea. Ce ne-am fi făcut dacă cîrma veche nu s-ar fi rupt la timp şi ar fi avut umorul negru să reziste pînă acum ? Skipperului îi este teamă să nu sară buloanele care fixează suporţii cîrmei de oglinda iahtului. O clipă de bălăceală în spumă, este singurul moment cînd se poate observa orizontul hăcuit de vînt, nici o navă în vedere şi de la capăt. Cufundare între valuri aproape pe verticală cu senzaţia stranie că prova va spinteca farfota de ape bolborosinde şi iahtul se va împlînta în genune. Cu randa la două terţarole şi focul de furtună, *Hai Hui* $_2$ cînd se lansează într-o cursă nebună, cînd îşi frînează avîntul şi atunci catargul zbîrnîie şi sarturile ţipă isteric, doar vîntul şi marea gemînd obscen ca-ntr-o imensă acuplare a cerului cu apele.

După 8 ore de stat la eche, skipperul îi cere secundului să-l schimbe pentru 30 de minute.

Se întîmplă aceeaşi cădere într-un abis amorf dominat de coşmar în care ai senzaţia stranie a unei prăbuşiri dintr-un strat inferior în alt strat inferior de opacităţi din ce în ce mai dense în care imaginile suferă deformări spre monstros, ceva ca în „Capriciile“ lui Goya sau în compoziţiile fantastice, burleşti şi cacofone ale lui James Ensor. Căzut în această magmă uleioasă şi halucinantă, skipperul este trezit brusc de poziţia anormală a iahtului, de vaetul strident al greementului şi în micro-secunda trecerii de la starea de coşmar la starea de conştiinţă lucidă, strigă : „Dă drumul la eche ! “ , apoi se precipită în cockpit. Secundul cramponat de eche, zvîrlit de pe banchetă, cu figura descompusă, iahtul bandat periculos, gata să cadă travers între două valuri. Se întîmplase ceea ce se întîmplă celor mai mulţi timonieri fără experienţă în cazul cînd iahtul este izbit de un ciocan de vînt. Furtuna atinsese apogeul, ciocanul de vînt surprinsese iahtul urcînd la creastă şi în loc să lase echea liberă, ca iahtul să vină în rafală, secundul blocase cîrma oferind vîntului întreaga suprafaţă velică şi a suprastructurii. Dînd drumul cîrmei, *Hai-Hui*$_2$ vine în vînt şi skipperul moro-

cănos, bucuros că nu s-a întîmplat nici un necaz în arboradă, își preia cartul, trimițîndu-l pe secund la cușetă.

Cînd predă cartul la orele 21, iahtul se află în coada sistemului noros, valurile sînt încă mari, vîntul a scăzut la 14 metri pe secundă și dacă se menține așa, a doua zi intrăm în Bosfor. Are loc dădăceala de la schimbarea cartului :

— Puiu, citește compasul ! Trebuie să ții pe 140 °.

— Am înțeles ! Nu văd nimic la compas.

— Dă-mi să ți-l luminez eu.

— Parcă ar fi 140 °.

— Nu parcă ! Citește exact.

— 140 °.

— Atenție, dacă se zbîrlește vremea. Ciocan de vînt, dai drumul la eche !

Cer de smoală. Nori care ling catargul. Carturile de noapte se rotesc din două în două ore, pe acel întrezărit drum compas de 140 °. Cînd preia ultimul cart dinaintea zorilor, nevăzînd nimic la compas, skipperul își face un proces de conștiință sever și în termeni atît de riguroși încît sînt greu transmisibili prin scris. Apoi este preceasul zilei de *marți 23 iuluie 1985*, cu cer livid și hulă, evident vîntul sărise și se rotise după trecerea frontului rece, în lumina spectrală a zorilor în prova babord apar niște creste sălbatice roșii arămii și soarele răsare în... pupa tribord halucinînd skipperul și umplîndu-l de oroare. Skipperul simte cum i se umflă bojocii și splina. Trezește secundul și-l întreabă cavernos :

— Băiatule, ce caută soarele în pupa tribord ? Explică-mi ! Ce ai citit tu azi noapte la compas ? Și pe toți dracii, ce drum la compas mi-ai predat ?

Fără să avem Steaua Polară ca reper ajutător, navigasem toată noaptea pe 240 ° în loc de 140 °, ziua se poate citi compasul cu oarecare dificultate și controlul cu compasul din cabină confirmă eroarea. Skipperul este făcut cu ouă și cu oțet. Dacă pe 240 ° erau praguri de stînci sau întinsuri, uite dom'le stîncile și sub apă și deasupra, la cîteva cabluri de coastă, frumos ne-ar fi stat să le pintenăm cu 8 noduri pe întunericul ăla de smoală, halal navigatori și te mai lăudai cu privirea de Argus ! Eu nu văd fără ochelari, dar tu ? La vîrsta ta ! ?

Aterizăm la nord de cap Serve, între Midiye și Igneada, adică la aproape 60 Mm. Vest-Nord-Vest de strîm-

toarea Bosfor, îmbunătățind simțitor performanța în eroare de anul trecut. După volta care aduce soarele acolo unde trebuia să fie, skipperul se autotraduce în fața tribunalului maritim. Întîi, face să dispară secundul din cockpit. Apoi declanșează procesul. Nu unul formal. Unul de fond. Capetele de acuzare curg unele după altele, reci și implacabile. „De ce a pornit la drum cu un compas care nu poate fi citit ? De ce, dată fiind condiția acestuia, n-a controlat citirea secundului cu citirea celorlalte compasuri de la bord ? Nu cumva se fac simțite o doză de infatuare și o altă doză de prea mare încredere în sine ? Nu cumva obiceiul acesta de a arunca mănușa în nasul lui Neptun vară de vară cu tot felul de improvizații la bord, de la echipaj la aparatură, va atrage după sine un trident înfipt în dos spre învățare de minte ?

Pus în banca lui, skipperul cu mutră autocritică — parcă n-ar ști ce înseamnă ipocrizia și demagogia ieftină și modul acesta de a te autoabsolvi de toate păcatele lumii — este salvat de apariția locotenent-colonelului care dizolvă tribunalul și-i cere celui de la eche ca în cel mai scurt timp posibil să ajungă la Büyükdere pentru vize. Nu se poate spune că eroarea de navigație nu se convertește în turism nautic, dublînd o zonă de coastă necunoscută echipajului. Zimțată, escarpată, sfredelită de canioanele abrupte ale văilor în gura cărora sînt mici plaje cu nisip alb-auriu, unele adăpostind contururile colorate viu ale turiștilor, roșii și albastre, galbene și verzi, autoturisme și bărci pneumatice, coasta este plină de un farmec sălbatec și însolit. Skipperul cu morga mototolită face imposibilul să recupereze timpul irosit aiurea. Iată Pardima. Iată „nisiparinițele“ prin pupa cărora trecem salutați de echipaje. Scafele drăgilor plesnesc apa, huruitul macaralelor urîțește liniștea profundă, abia însemnată de susurul valurilor și al vîntului, avem 6 noduri pe loch, ceea ce înseamnă că spre orele 18 ar trebui să vedem farul Rumeli. Ar trebui, dacă vîntul n-ar fi din babord și dinaintea traversului, înghesuindu-ne în coastă. Deci, o voltă spre larg de o milă, apoi dublăm coasta pînă cînd ajungem la 2 cabluri de stînci și de la capăt, cîștigînd milele cu sudoarea frunții. Abia la orele 16 . 15 sîntem la traversul capului Karaburun și a localității Metrukkîșla.

Este întîia oară cînd navigăm ziua, atît de aproape de coastă. Localităţile rumeliote îşi dezvăluie farmecul acela unic, sinteză a atemporalului şi a contemporanului în care istoria îşi marchează urmele prin cetăţile cu bastioane intacte, cu imense şi cenuşii ziduri crenelate. Se pare că turcii iubesc să-şi clădească tîrgurile pe spaţii înghesuite, cu stradele înguste, clădind case cu unul sau două nivele, case albe cu acoperişuri din olane roşii punînd pete de culoare pe azuriul cerului.

Se vede limpede că am intrat într-o zonă unde la uscat par a fi localităţi sistematizate şi tipizate după rigori militare. Cum harta Nr. 3 nu indică nici o restricţie pînă la Kilios şi cap Eskifener, continuăm să dublăm coasta în volte pînă cînd, la ora 19. 30 skipperul de cart la eche îşi aruncă privirea spre uscat să investigheze capul Kîsîrkaia şi atunci vede o rachetă albă ridicîndu-se pe verticală de la Gümüsköy. Încă de la apariţia localităţilor tipizate, rectangulare, cu aspect de tabără aliniată perfect, locotenent-colonelul a dat sugestia să se iasă la larg. A făcut-o însă prea civil ; menajînd probabil susceptibilitatea skipperului, ofensată de eroarea de navigaţie, dar mai ales de cauzele ei. Văzînd a doua rachetă de avertizare, ordinul devine implacabil : „La larg" !

Nu mai este de glumă. Skipperul nu vrea nici un fel de complicaţii. Poate fugi la larg lăsînd coasta în pupa. „Nisiparniţele" navighează bine dincolo de 3 mile. Le imităm, tăindu-le drumul şi lăsîndu-le între noi şi coastă. Apoi vine întunericul şi vîntul ne joacă feste, obligîndu-ne să executăm spre coastă bordul care ne apropie de Bosfor. O dată cu întunericul, cu apariţia salbelor de lumini care precedează Bosforul şi ele mult altfel decît le indică harta Nr. 3, adică sporite cu o mulţime de localităţi noi care-şi aprind lampadarele cu neon şi puzderia de becuri a locuinţelor, se iveşte feeria de paraşute luminoase deschizînd începutul unui exerciţiu tactic de desant maritim. Trageri de artilerie, de rachete, avioane reactive spintecînd văzduhul catifelat al nopţii, paraşutele luminoase în jerbe luminiscente, tot tacîmul făcîndu-l pe skipper să implore zeii pentru o boare energică de vînt. Se pare că zeii mînaţi de infatuarea tipului de la eche îl pedepsesc tuflindu-i orgoliul. Briza abia îşi trage sufletul. Sîntem la o milă şi jumătate în largul capului Eskifener, este *miercuri 24 iulie* ora 1 cînd din ba-

bord se văd mustăţile albe de spumă ale unei nave rapide şi noaptea este dominată de hîrîitul unor motoare puternice.

Se desprinde din întuneric o vedetă de patrulare, cu toţi oamenii la posturi. Ca să nu avem surprize, evident că pe noi ne caută, îi semnalizăm poziţia cu proiectorul. Motoarele puse la încet-înainte. Vedeta face manevră în pupa noastră. Apoi vine aproape prin tribord. Nici o plăcere să vezi corpul cenuşiu din oţel lucid mat, cu ţevile mitralierelor bracate ameninţător, îndreptîndu-se net spre iaht. Convorbire lapidară : ei prin staţia de amplificare de la bord, noi prin porta-voce electrică.

— *Roumania sailing yaht,* ne declinăm noi identitatea... Băieţii de pe comandă sînt simpatici. Strigăm : „Istanbul" şi „motor, kaput", ei ne strigă s-o ştergem la larg pe drumul ocolitor al navelor locale, ale căror lumini de drum se văd la două mile spre nord, noi o ţinem una şi bună cu „motor, kaput", băieţii îşi dau seama că sîntem mai turci decît ei, investighează pavilionul cu proiectorul, vedeta vine supărător de aproape, apoi trage motoarele acelea puternice în plin şi se duce, nu înainte de a executa un rondou cu totul sugestiv în jurul lui *Hai-Hui*[2].

Hotărît, întîlnirea vedetei româneşti la Olimp, n-a fost de bun augur.

Vîntul îşi bate joc de noi, lăsîndu-ne exact între drumul „nisiparniţelor" şi al navelor care vin de la, sau se duc la Burgaz, Varna, Constanţa şi Odesa. Începe jocul tensionat al nervilor cînd te afli în imposibilitate de manevră în prova colosîlor cu maşini, în noaptea asta convocaţi la nu se ştie ce sindrofie.

Se împart sectoarele de observaţie.

Stăm amîndoi pupăză în cockpit şi ivirea la orizont a luminilor cunoscute ne scurtcircuitează nervii. Din nou o noapte albă. Se văd clar cele două faruri din gura Bosforului. Sîntem la 4 mile de intrare şi nu are rost să încălzim apa aici, cînd putem acosta la Büyükdere înaintea zorilor. Sîntem hotărîţi, cu riscul de a lua cuţitul în dinţi, să facem o economie de benzină la sînge. Şi, de nici un fel, nu ne lăsăm traşi pe sfoară, plătind doar tributul uzual al taxelor legiferate. Apreciem că ne-ar trebui 90 de minute de motor să ne vedem legaţi la cheul vămii şi că, ceea ce cîştigăm în timp, merită să pierdem

la benzină. La ora 3.16 Puiu porneşte motorul care merge excelent dar, după 30 de minute se opreşte net.

— Una din bujiile noi are porţelanul plesnit, constată secundul. Să mai încerc ?

— Motor !

Altă porţie de 30 minute care ne duce exact la cîteva cabluri în nordul balizei de separarea traficului din chiar gura Bosforului. Încep să se ivească zorii. Cerul se lăptoşeşte. O pîclă densă se lasă peste mare. Vedem toate localităţile de pe ambele coaste ale strîmtorii. Farul Rumeli îşi plimbă fascicolul incandescent peste stîncile Kiani izbite de deferlanţi, skipperul hotărăşte să evolueze spre limita de nord a strîmtorii, mai aproape de cap Anadolu, decît de cap Rumeli, păstrînd navele care intră şi ies din Bosfor în tribord şi, în acelaşi timp să se lase în derivă pe curentul avînd aici o viteză de 2 noduri.

Nu se putea ca situaţia cel puţin delicată, ca să folosim un eufemism, să nu se complice cu apariţia unor pescadoare care, unul după altul lasă traulerul la apă şi vămuie bancurile de stavrizi în drum spre nordul mării. Cu o briză ofticoasă, nici un metru pe secundă, cu motorul pus pe bigudiuri, cu ochi de melc, ne rotim după cîrmă pînă ce mijesc zorii.

Se schimbă bujia rebelă.

— La ora 4.20 Puiu porneşte motorul. Încrucişăm în partea de nord a strîmtorii nava *Polar VI* care se dovedeşte mult mai sobră decît sora ei *Polar X*, rămînînd glacială la efuziunea noastră de semne şi gesturi. La ora 6.06 Puiu a rezolvat formalităţile de tranzit.

La ora 9.15 ne legăm la geamandura bătrînului Riza Vural din portul de iahturi Bebek-Istanbul. Spre surprinderea noastră, ambii bătrîni : Riza Vural şi Adem Karadeniz sînt cătrăniţi şi, se pare, nu prea bucuroşi de oaspeţi. Lucrurile se explică de cum urcă la bord. Ne arată apa, ne arată frumoasele lor bărci albe scoase pe ponton şi albul feciorelnic al piturii lui *Hai-Hui* $_2$. Apa, o mare de catran uleios. Bărcile lor mînjite. *Hai-Hui* $_2$ negru deasupra liniei de plutire. Un negru scîrbos, un jeg grăsos, mizerabil. Atunci vedem iahturile. Geamandurile. Parîmele. Totul jegos şi slinos. Şi cît este de scumpă vopseaua la Istanbul. Cineva, o navă sau un şantier, a scăpat în Bosfor o mare cantitate de ţiţei.

Skipperul se înţelege cu secundul dintr-o privire.

Avem la bord, pentru orice eventualitate, două cutii de vopsea albă. Vopseaua se dăruieşte pe loc celor doi. Puiu fuge în oraş să prospecteze magazinele de iahting şi cele marinăreşti pentru a vedea cît costă un compas de timonă. Skipperul rămîne la bord să reia investigaţiile asupra drumului egeean propus. Află cu stupoare că furtuna de luni a făcut opt victime pe Bosfor, majoritatea posesori de bărci-automobil care neţinînd cont de valuri, au gonit cu viteza obişnuită, virînd şi pierzîndu-şi capetele la propriu, stîlcite sau retezate în viteza impactului.

Ceea ce-l întristează pe skipper este semnul fatalităţii pus pe fruntea frumosului bătrîn Riza Vural. La fel de masiv, cu aceeaşi coamă de păr alb-argintiu ondulat uşor, dar cu irisul sclerozat, cu gesturi domoale, parcă gîndite îndelung şi, cumva, pregetate.

Riza Vural atît de bucuros anul trecut că a cunoscut „beiatul" skipperului.

Fala ambilor bătrîni, obicei moştenit de la războinicii care au fost, obicei dominant în tot orientul musulman este „beiatul". Băiatul. Flăcăul. Războinicul. Am văzut la Samarkand o nuntă. Am aflat tot acolo că naşterea unei fete este întîmpinată cu bocete şi mîhnire de către tatăl care aşteaptă războinicul. Nici unul din bătrîni nu s-a lăudat vreodată cu nora. Sau cu fiicele. Cu „beiatul" da. Întotdeauna şi la fiecare escală.

Sîntem *miercuri 24 iulie* pe puntea lui *Hai-Hui 2*, legat la geamandura bătrînului Riza Vural din portul de iahturi Bebek Istanbul.

La *11 august 1984*, iahtul acostase la acelaşi cheu şi skipperul îşi făgăduise trei zile de observaţii suculente pe seama impactului musului cu megapolisul tuturor contrastelor. De fapt, experienţa începuse încă de la Bëyükdëre, cînd cei doi emisari ai iahtului, secundul şi musul debarcaseră pentru perfectarea formalităţilor. Vechile şi rapidele formalităţi de acum cîţiva ani, scutite de orice taxă au rămas de domeniul basmelor cu Ali-Baba. Întîi se completează un formular cu nu mai puţin de 50 întrebări. Apoi... trebuie obţinută viza poliţiei de la Kadiköy care se află la Istanbul, preţ de 20 km şi, ca din întîmplare, se găseşte acolo un amic al vameşilor cu ma-

şina care, din prietenie şi contracost îi poate repezi pe cei doi la Istanbul. Apoi... Sejurul se plăteşte cu 4 dolari pe zi. Se pare că musul a intuit sensul primului contact cu această altă lume condusă după cu totul alte legi decît lumea din care venise. Se întîmplă ca băieţii care reprezintă autoritatea, Altan Ög şi Ünal Ilker să-şi dea seama de dificultatea în care se află echipajul, căruia i se cere în plus să facă fotocopii după actele bordului. De ce fotocopii ? Nu se ştie şi unde-i lege nu-i tocmeală, tocmeala începînd în antecamera încăperii unde tronează marţial, legea. Se acceptă ca cei doi să renunţe la serviciile şoferului binevoitor şi să facă drumul la Istanbul cu autobuzul, la o zecime din preţul cerut de taximetristul amator. S-a întîmplat ca cei doi, Altan Ög şi Ünal Ilker să fie de serviciu şi cînd plecăm spre casă. Fără să ne spună că trebuie să obţinem aceleaşi vize la plecare, ca şi la sosire, iată-ne din nou obligaţi la un drum Büyükdëre-Kadiköy. Recunoscîndu-şi vina cu un gest meritoriu, unul din ei a îmbarcat secundul şi musul în maşina proprie făcînd drumul Büyükdëre-Istanbul-Büyükdëre, din prietenie. Abia au vrut să primească, în semn de mulţumire, ultimile sticle cu Pinot Gris de Murfatlar rămase la cambuză pentru a sărbători întoarcerea acasă. Skipperul ţinuse sub observaţie musul pentru a-l cunoaşte dincolo de aparenţe, tipul arătîndu-şi tatălui faţa lui principială, colorată ici-colo de isprăvile inerente vîrstei şi calităţii de elev, foarte rar boită de cîte o dare de seamă maternă, pentru că, îndeobşte, Stela tranşa pe loc şi radical chestiunile litigioase. Constatase că dacă ar fi fost să-l aprecieze după viziunea stimatului său dascăl Schopenhauer, musul poseda din plin însuşirea numărul unu a fericirii : veselia. Ceva din spiritul zeflemitor al fostului pilot de vînătoare, se conjugase cu veselia tonică a mamei lui, aşa că onorabilul trăia zburdălnicia ca pe o condiţie existenţială. Zburdălnicia pe fondul unei copilării fără griji şi a unei şcolarizări la care participau deopotrivă toţi cei de-o vîrstă cu el, fie de la Grădiştea, fie de la Bucureşti sau de aiurea. Condiţia lui socială era cea de elev. Elev într-un sistem naţional de învăţămînt obligatoriu cu 10 clase, care se distinge prin uniformă, printr-un program dirijat, printr-o serie de activităţi adiacente şcolii. Şi iată că pe cheu trece un băietan subdezvoltat care împinge din greu o *cărucioară* cu zarzavaturi,

strigîndu-şi marfa din fundul bojocilor şi iată micul taxator de pe autobuz — strigînd din răsputeri la fiecare staţie să atragă atenţia călătorilor asupra autobuzului particular şi iată-i pe micii lustragii, pe micii vînzători de gablonţuri, pe micii vînzători de apă, ah, Dumnezeule şi iată-i pe cîrdaşii din bazar frînţi în două sub mormanul de mărfuri cărate pe samare şi iată-i din nou pe cei de-o generaţie cu el, ori mai mici, împînzind străzile îmbrăcaţi trist, gonind cu pachete care-i zdrobesc sub greutate şi iată cum larma plină de un anumit farmec şi forfota şi multicolorul pitoresc se orînduiesc în direcţii explicite ale luptei pentru bucata de pîine zilnică, pentru că sînt şi ceilalţi de-o vîrstă cu el, coborînd din maşini ultraluxoase, fete şi băieţi în ţinute de yahting sau de tenis, contrastele sînt atît de evidente încît skipperul nu face altceva decît să-i arate bazarul, monumentele de artă otomană şi ruinele fastidiosului Bizanţ.

Skipperul perfid purtase echipajul prin cele mai exorbitante locuri ale megapolisului, niciunul lipsit de prezenţa „beiatului" în goană după agoniseala zilnică. Marile magazine de lux din Galata şi mahalalele sordide, *buildinguri* şi hrube din zidurile cetăţii transformate în locuinţe mizere, cartiere comerciale unde eşti ademenit de pe stradă în magazin, mereu victimă a ofertei supralicitînd cererea, stradelele aurarilor cu aurul strălucind în ghirlande feerice, adevărate *boutiqueuri* din „1001 de nopţi" şi cum totul se primeşte cu detaşare, ultimul şoc : magazinele de muzică. Muzică de toate genurile cîntată de celebrităţi cunoscute de mus, ca şi vedetele de cinema şi bravii de la nu se ştie ce echipă de fotbal (acest întristător sumum intelectual al atîtor contemporani).

— Este un oraş foarte obositor, constată musul în a treia zi a experienţei. Cînd ne întoarcem acasă ?

Skipperul a evitat orice comentariu. Lucrurile s-au explicat de la sine, aşa că, o bucată de tablă de fier de 6 mm pentru cîrmă costînd 20 000 lire turceşti, secundul s-a înverşunat asupra paiolului, transformîndu-l într-un adaos la cîrmă, prelungind-o cu cei 20 de centimetri necesari. Pentru a o testa, am hotărît să facem turism nautic în arhipelagul Prinkipo, astfel ca musul să-şi dea seama de ceea ce însemna în sine o insulă. Croaziera în arhipelag a beneficiat de trecerea unui gren de

forța 7/8 care a validat rezistența cîrmei și de apariția unor huligani în portul insulei Büyükada față de care Puiu a trebuit să adopte mijloace forte pentru a salva iahtul tras de aceștia spre bolovanii de la cheu, în vreme ce restul echipajului se afla la uscat.

A fost un ceas de reculegere la întoarcerea din insule, cînd urcînd spre Istanbul, echipajul a asistat la tăierea a ceea ce mai rămăsese din epava petrolierului *Independența*, înconjurată de tot felul de nave-atelier.

Sîntem cu un an mai tîrziu în seara zilei de *miercuri 24 iulie 1985* cînd secundul, întors din recunoaștere, raportează că prețul unui compas de drum ne este inaccesibil. Echipajul deliberează și hotărăște să-și urmeze drumul, tentînd să atingă Rhodos.

Joi 25 iulie Adem Karadeniz ne face plinul de apă. Se verifică în amănunțime arborada, se pun la post focul inter și cel de furtună, se controlează fiecare splint și fiecare întinzător. Magnoliile înflorite ne trimit valuri dense de arome amețitoare. Jerbele de glicine dau pergolelor un spor de exotism. La ancoră și cheu aceleași iahturi somptuoase pe care lucesc inoxurile, același ritm trepidant impus de cîștig, aceeași suavă poezie a tamarișților abia creionați pe malul asiatic. Skipperul notase că aseară, după hîțîiala zdravănă trasă pe mare, debarcînd la cheu să-și dezmorțească oasele a avut cîteva clipe „rău de uscat" : senzație stranie cînd pămîntul se leagănă supărător, talpa nu găsește suprafața de sprijin căutată și o amețeală stupidă îți paralizează cerebelul.

Abia spre orele 12.00 terminăm revizia tehnică și reașezarea stocului de alimente spre centrul iahtului, ca și fixarea tuturor obiectelor de sub cușete, deplasate pe timpul furtunii. Bătrînii ne dezleagă de la geamandură. Ridicăm velele, ajutînd motorul care-și vede gospodărește de treabă.

Împreună cu noi pleacă în aval trimaranul *Outward Leg* din San-Diego (California), la bordul căruia se află familia domnului Tristan Jones. Adică numitul domn la comandă, doamna stînd nonșalant pe punte, fata privind Istanbulul, musul, năduşind din greu să facă ordine, soarta dintotdeauna și de sub orice pavilion a categoriei respective. Navigăm aproape bord în bord, schimbăm semne prietenești și ne pozăm reciproc. Musul de pe

Outward Leg își permite să-și ia aparatul de fotografiat, dar este adus la realitate de skipperul-tată.

Secundul alimentează rezervorul cu pompa redescoperită în magazia iahtului. Trecem pe sub podul Europa-Asia. La 12.50 ieșim în Marmara. La 13.50 dublăm insula Sivriada. La 15.20 încasăm rafale, lochul indică 6 noduri și la 17.00 navigăm zeiește cu velele în foarfecă și focul tangonat. Cum am ieșit din drumul vapoarelor și se apropie seara, secundul meștерește felinarul de vînt, arborînd un surîs de zile mari, cu carne și cofeturi.

Ca să scape de cicăleala skipperului și de teroarea cargourilor, l-a însărcinat pe Marian să-i umple canistra cu petrol și băiatul s-a executat, descoperind nu orice fel de petrol lampant, ci unul deosebit, de mare limpiditate și transparență, lucru care, evident, îl face fericit. Umple felinarul cu acel minunat produs al industriei de rafinare a țițeiului și cînd se lasă noaptea, după ce aprinde felinarul și acesta răspîndește o lumină albă, curată, anunțînd universului că existăm, se duce la culcare cu aceeași figură jovială de om împăcat cu sine, cu lumea și, mai ales, cu skipperul.

Încîntat că are asemenea lumină la bord, skipperul se abandonează nopții feerice, încercînd să descopere constelațiile și în constelații, stelele care-i încîntă imaginația. Gemini, cu ale sale stele surori Castor și Pollux, iată Capella din constelația Auriga și iată familiara Cassiopeia desenîndu-și dublul W undeva deasupra munților Asiei Minor, bănuiți pe zarea dată cu tuș negru. Tocmai cînd este pe cale s-o descopere pe Aldebaran — steaua înțelepciunii și s-o convoace la un sfat în decorul fastuos al nopții vîrstată de spuma albă a berbecilor, minunatul felinar de vînt, alimentat cu minunatul și transparentul petrol lampant, ia foc. Adică flacăra se coboară dintr-odată în corpul instrumentului din care țîșnesc jerbe strălucitoare gata să incendieze iahtul. Cum secundul se lăfăie acoperindu-se cu sforăieli pe toate tonurile, cum se știe că este sergent de pompieri în rezervă, skipperul pronunță cuvîntul magic :

— Foc !

Urmează o încetare bruscă a sforăielilor. Apoi un bufnet. Apoi secundul țîșnește în cockpit și, fără o întrebare, tabără asupra instrumentului și nu se știe cum, îl stinge fără nici un menajament.

Pauză de sens.

Secundul meditează. Este limpede, rememorează ceva. Niște gesturi. Niște fapte anterioare ambarcării. Se duce la pupa. Scoate canistra cu pricina. O debușonează. O adulmecă. Apoi, comentariul. Strict orădean :

— Prăpăditul ! O turnat diluant peste petrol ! Noa !

Scurtă fu și de astă dată bucuria skipperului pricinuită de frumusețea luminii albe de bord. Aventura va continua în variante. Diluantul va fi amestecat în cantități proporționale sau invers proporționale cu ulei comestibil spre a-i anula calitățile incendiare, Blestematul de felinar va consuma întîi uleiul comestibil, demonstrîndu-și gustul rafinat și odată cu el fitilul, după care se va deda la același act ignobil încercînd să ne pună foc. Pe urmă se va termina fitilul și secundul exasperat îșI va tăia nemilos un șort făcîndu-l fîșii ca să improvizeze fitile. Cînd acestea se vor dovedi nule, va tăia o frumusețe de pînză de americă ținută pentru tendă. Fitilul cusut în două va da rezultate mediocre, dar felinarul ținut în cabină, iahtul navigînd cu batantele deschise și perdelușele de la hublouri trase, va însemna o pată de lumină lingavă, oricum mai mult decît nimica.

Dacă ne reamintim că secundul s-a prezentat la bord în cea dintîi croazieră egeeană cu o butelie suedeză de ultimă oră, numai nichel și cu un proiector multifuncțional *made in Hong-Kong,* umilitor de sofisticat și că butelia s-a dovedit un permanent pericol, scoțînd flăcări de o jumătate de metru, gata la fiecare aprindere să transforme iahtul în scrum, că proprietarul a apărat numitul instrument cu o tenacitate încăpățînată, susținînd că suedezii sînt imbatabili, măcar în materie de butelii și că este de vină numai gazul cu care a fost încărcată iar proiectorul a funcționat numai la 10 zile după care și-a dat obștescul sfîrșit, nemaifiind utilizabil nici după revizie tehnică de la uscat, proprietarul fiind electrician de meserie și că s-a prezentat din nou în croazierea anului 1984 cu aceeași butelie și la privirea crîncenă a skipperului a șoptit pocăit că nu gazul bucureștean a fost de vină, ci butelia suedeză care-și înghițise nu se știe ce biluță servindu-i de supapă sau de regulator și, făcînd autopsia proiectorului *made în Hong-Kong* a constatat cu stupoare că sub alămurile strălucitoare și sub design-ul sofisticat contactele și întregul sistem esențial de funcționare este o fierotenie de cea mai

ordineră speţă, deci, însumînd aceste date intuite exact de skipper şi adăugînd noua ispravă cu diluantul ambarcat clandestin în loc de petrol, se conturează o anumită naivitate a secundului gata să se lase subjugat de aparenţe, de „design", de argumentele şi spusele celor care-l ajută într-un fel sau altul, lipsindu-se de elemntul esenţial al siguranţei : controlul. Iată că se îmbogăţeşte fişa de bord a secundului şi că începînd să-l cunoască în profunzime, skipperul ştie cum să-şi trateze secundul ca toate lucrurile să aibă vîntul din pupa. Sporul de cunoaştere se trasformă în acţiune practică prin sporirea exigenţelor şi înăsprirea controlului de aşa manieră încît la bord să se elimine acel dulce ardelenism :

— No ! Amu ce să-i mai fac ? !

Cu aceste consideraţii şi cu ochi de melc, nedormind toată noaptea de groaza vapoarelor, echipajul ajunge, sănătos şi teafăr, în ziua de *Vineri 26 iulie*, spre orele 7.05 cînd *Hai-Hui* 2 se angajează în partea largă a strîntorii Dardanele.. Este o dimineaţă oţelie, cu hulă, navele alcătuiesc cunoscutele două procesiuni paralele spre şi de la Gelibolu, iar la 7.50, aflîndu-ne la travers de Şarköy cu skipperul la eche şi secundul recuperîndu-se pentru a prelua cartul, se reperează în prova tribord un iaht de cursă croazieră care urcă strîmtoarea cu vînt strîns. Ca la comandă, ambele iahturi schimbă de drum spre a se întîlni. Tot echipajul iahtului turcesc este pe punte. Tineret. Diavolii au cel puţin 12 noduri. Semne prieteneşti. Afurisiţii schimbă de drum doar strîngînd vîntul. Dimineaţa se scurge destul de conformist, cu un singur eveniment notat în Caietul de cart. La ora 13.25 şi la traversul bancului Zincinborzan, navigînd cu velele în foarfecă şi trebăluind la bord, adică bărbierit şi luat epiderma la refec cu buretele spre a se lustrui în vederea escalei tehnice de la Gelibolu, aranjat interiorul şi armat ancora mică din pupa, iată că, din aval, ne dublează petrolierul turc *Turanlar I*, şi că, spre deosebire de morocănosul *Polar VI* iese cineva pe comandă, face semne largi cu braţele şi strigă foarte distinct şi entuziast „Romania". Desigur purtăm la straiul pupa pavilionul naţional, de dimensiuni mai degrabă convenabile unei nave de război, dar acesta este singurul orgoliu pe care îl afişează skipperul în văzul lumii.

La ora 14.40 intrăm cu motorul la Gelibolu în acvatoriul pentru şalupe şi bărci.

Se putea forţa marşul şi în cîteva ore s-ar fi putut să intrăm la Çanakkale. Sîntem numai doi la bord, obosiţi după cele cinci zile de veghe, s-ar putea ca noaptea să ne surprindă în strîmtoare şi este mai bine să ne odihnim.

Obişnuit cu larga ospitalitate de pînă atunci, skipperul este surprins de exigenţele autorităţii. Sîntem în tranzit i se explică secundului şi asta înseamnă că nu putem acosta. Dacă vrem s-o facem, atunci trebuie să plătim şi ceea ce se cere la Gelibolu este mult mai pipărat decît la Büyükdere. Secundul are inspiraţia să aducă drept argument al escalei dorinţa skipperului de a-l întîlni pe marele armator Yakup Aksoy, cel care a salvat iahtul din eşuajul de la cap Karakova. Chestiunea se schimbă radical. Secundul este condus pînă la una din prăvăliile armatorului, care dispune de o reţea vastă de afaceri. Regrete. Armatorul şi asociatul său, simpaticul Ercument sînt la Istanbul. Dacă vrem să le transmitem ceva, telefonul ne stă la dispoziţie. Puiu vorbeşte la Istanbul, face aluzie la dificultăţile locale, Yakup Aksoy îl cere pe reprezentantul autorităţii şi toate lucrurile sînt O. K.

Skipperul, lăfăindu-se în cockpit pe una din pernele de cart, ultima inovaţie în materie de confort, care ne scuteşte posteriorul de contractul dur cu lemnul banchetei, poate asista la viaţa densă a străzii şi a acelui tîrg de pe malul Hellespontului. Este ora plimbării de seară. O seară dulce, sudică, plină de odorile grătarelor. Acostează lîngă iaht un caiac-pescador. Musul pregăteşte ciorba de peşte pe un primus fixat pe punte. Pescarii, poate patronul şi cei mai bătrîni, se îmbracă să iasă în tîrg la un rachiu. După ce se mănîncă în comun din ceaun, echipajul părăseşte bordul şi musul trece la treabă. Este un flăcău voinic, îşi mai scapă privirile la frumoasele în imprimeuri colorate care se plimbă pe strada-cheu, oftează, aranjează parîmele, spală vesela, apoi metodic, de la prova la pupa, scoate din apă găleată după găleată cu care îmbăiază caicul răpănos, numai cîrpeală de scîndură peste altă cîrpeală. Interiorul cabinei prinsă în lănţeţi, strigă numele sărăciei.

N-am văzut Gelibolu din 1983. Doi ani în care municipalitatea s-a dovedit operativă. Ghirlande de lampadare pe cheu, copertine şi sub copertine bănci luate în primire de familiile ieşite la plimbare. Foarte rar cîte o figură cu

adevărat turanică şi atunci, dacă este femeie, are o frumuseţe stranie şi misterioasă. Din jumătate în jumătate de oră acostează unul din feriboturile pereche care fac naveta între Gelibolu şi ţărmul asiatic la Lapseki. Debarcă lume venită la plimbare, autobuze de pe rutele Asiei Minor care se duc la Istanbul, autocamioane grele pline cu lubeniţe sau portocale, cu zarzavaturi şi baloţi, poate de bumbac, cheul este plin de animaţie, dominat de ritmul febril pe care-l impune zeul tutelar : comerţul. Cheul şi strada au ceva din Calea Rahovei copilăriei. Cu atît mai apropiate de imaginile acelea vii dominate de strigătele chirigiilor şi zuruitul roţilor pe caldarîm, cu cît din feriboturi debarcă şi camioane trase de cai şi cu cît pe stradă trec căruţe vopsite multicolor, avînd caii gătiţi cu alămurile strălucitoare ale gustului oriental. Ne culcăm cînd strada este încă plină de forfotă. Socotind escala intanbuleză am făcut 6 zile de la Tomis la Gelibolu. Începem să ne îmbunătăţim performanţele.

Sîmbătă, în 27 iulie, la orele 6.00, părăsim Gelibolu şi felul în care joacă vîntul, ca şi lenea în care se complace, validează prudenţa de ieri. Pînă la 12.30 ne lăsăm scurşi de curent, participînd la viaţa uscatului. Aceleaşi cămile venite la mal, ale aceluiaşi proprietar de grădină legumicolă, aceleaşi vaci făcînd baie şi aerosoli, aceiaşi imagine fulgurantă a automobilelor alergînd pe onduleurile şoselelor riverane. Se constată că pitura albă, în afară de faptul că s-a brînzit în cockpit, neavînd timp să se usuce, a scăzut simţitor temperatura în cabină şi, mai ales, la nivelul santinei şi al cuşetelor. Este întîia oară la *Hai-Hui* 2 cînd bem apă rece, în cabină fiind +29°C în timp ce în cockpit sînt +35°C.

Desigur secundul bate şaua să priceapă iapa, elogiind virtuţile apei minerale de Borsec din care, ajutaţi de Marian, am făcut la Constanţa un stoc impresionant. Skipperul intră în joc aducînd fericirea în gîtlejul secundului, care încearcă marea cu degetul :

— Dacă am deschide o sticlă de apă minerală ?

— O deschidem ! Cînd vom avea atîtea cîte să ne ajungă din clipa cînd o deschidem pe prima în Egeea şi pe ultima la Istanbul.

Dacă în Dardanele sînt +35°, cîte vor fi în Dodecanezul de sud ? Vulpoi bătrîn, skipperul fixase drept punct ter-

minus al croazierei insula Samos. Un întreg univers. În secret, năzuia cît mai spre sud. Insula „Colosului" şi a „Cavalerilor" rămînea visul de aur al croazierei, Rhodos ! Aşa că, luînd în calcul timpul necesar, temperaturile din ce în ce mai ridicate ca şi starea de oboseală care ne va ajunge spre sfîrşitul primei etape, cînd ne vom consuma în carturi prelungite, cînd probabil vom fi siliţi să intrăm noaptea în porturi necunoscute şi vom face destui dinţi lungi este prudent să ne remineralizăm şi să ne completăm sărurile atunci şi nu acum.

Trecem la optimizarea performanţelor căzute sub 2 noduri. Drept urmare se ridică genovezul 1 şi se tangonează în bordul opus randei. *Hai-Hui* 2, lebădă albă, trebuie să arate nespus de graţios cu randa portocalie şi genovezul alb tăind lin apele strîmtorii. La ora 15.50 fără alt incident decît aclimatizarea cu temperatura de iad, intrăm cu velele şi motorul în portul de iahturi Çanakkale unde se întîmplă un incident care ţine de bună creştere, de *fair-play*, de etică şi în ultimă instanţă de bun simţ. Facem manevra de acostare, aşteptaţi de paznicul-taxator, portul nu este aglomerat şi dintr-odată izbucneşte un hohot de rîs nestăpînit, un rîs batjocoritor, în cascade stridente. Skipperul îşi dă seama instantaneu că rîsul ţîşneşte de sub tenda unui iaht de tip *Gin-Fizz*, singurul dealtfel în afara cheului, *Nike* sub pavilionul Germaniei federale. Obiectul care stîrnise rîsul caprei hanseatice este desigur *Hai-Hui*2. Iahtul, fără inoxuri şi fără aparatură de navigaţie de ultimă oră, fără catarg de aluminiu şi radar, dar, luat marinăreşte, decît oricare altul de aceiaşi categorie. Probabil că privirea skipperului este atît de elocventă încît fiinţa de sub tendă, o minoră blonduţă, renunţă să se amuze şi apare skipperul-tată al cărui ton nu lasă dubii în ceea ce priveşte conţinutul mustrării şi chestiunea trece la pasiv, nu fără să-l ulcereze adînc pe skipper şi să-i umfle pipota. Mai bine ar fi botezat iahtul *Mărăşeşti*. Într-o secundă explodează o întreagă istorie. Viciul skipperului. Apare pe punte locotenent-colonelul. Asociaţiile se computerizează. Cum istoria este în ultimă instanţă politică, cei doi fac politică. Au mai întîlnit chestiunea, cînd locotenent-colonelul nu era decît elev sergent aviator şi cînd, într-o permisie, a asistat plin de oroare, copleşit de o ruşine neagră la următoare scenă: Timişoara, piaţa catedralei. Vine de la instrucţie o lungă coloană de recruţi. Război. Recruţii în opinci. Cade pe

coloană o coloană a *Wehrmacht*-ului care trebuie să se oprească. Ofiţerul german dă ordin să se rupă rîndurile. Soldaţii încălţaţi cu cizme noi nouţe, avînd perechea de schimb în raniţe (piele produsă în România, talpă produsă în România) se amuză copios la trecerea „opincarilor". Un *feldwebel* fotografiază sîrguincios, evident sub un unghi de incidenţă sub care să apară, în prim plan, opincile.

Pe urmă a fost 23 august şi chestiunea s-a tranşat sub alte aspecte.

Pe urmă au fost Păuliş şi Oarba pe Mureş şi Budapesta şi celelalte ca un arc peste timp la Oituz, la Mărăşti şi Mărăşeşti, aşa că locotenent-colonelul a ridicat din umeri, ordonînd : — Pe loc repaus !... Am mai văzut !

— Am mai văzut, a mormăit skipperul, ieşind să se plimbe pe cheu pînă la întoarcerea secundului cu vizele de rigoare.

De la Çanakkále lá Váhti-Sámos

Escala de la Canakkále durează 2 ore şi 30 de minute. Facem plinul de apă de la cheu, se alimentează rezervorul motorului. *Sîmbătă în 27 iulie 1985*, la orele 17.30, *Hai-Hui 2 pleacă* de la cheul portului de iahturi Çanakkale cu velele şi motorul, lucru mai puţin obişnuit în acvatoriul liliputan. La ora 19.00 vîntul suflă în rafale puternice din N—N.V. cu 10—12 metri pe secundă ceea ce face ca lochul să salte la 6 noduri. Navigăm prin mijlocul strîmtorii, navele uriaşe ne dublează grijuliu prin ambele borduri şi la ora 19.39 ieşim pentru a doua oară în Marea Egee, de data asta după 7 zile de la plecarea din Tomis.

Planul de drum al skipperului prevede o dublare prin larg a insulelor Tavşan, Bozcaada, Lesbos şi Chios, apoi drum direct la Vahti, capitala insulei Samos. Asta înseamnă un salt de 140 Mm care s-ar parcurge în 47 de ore cu o viteză medie de 3 noduri. Avem plinul de apă, adică 80 litri, alimente pentru 30 de zile şi 50 de litri de benzină, ceea ce ne asigură 10 ore de motor în contra curentului din strîmtori, cu condiţia severă să nu folosim decît o oră de motor în tot restul croazierei egeene. Baremuri dure, dată find uşurinţa cu care echipajul ignoră moneda un-

chiului Sam. Se adaugă faptul că skipperul are viza greacă și secundul n-o are. La operativa de navigație ținută înainte de plecarea din Istanbul s-a hotărît ca în cazul refuzului autorităților competente de a da „drept temporar de cetate" secundului, acesta să rămînă la bord, întru meditație. Spectator marțial, rupt de cele lumești prin grosimea baloanelor de acostare, acesta ar fi avut răgazul să se prospecteze interior, să-și dea seama de zădărnicia vieții de iahtman, de cruzimea cu care, vară de vară își lasă în singurătate dulcea și apriga lui soață, dulcile lui fetițe și corupînd skipperul să facă aidoma, vîntură împreună mările să agonisească, ce, în afară de rîsul sfruntat al unei căprițe hanseatice ? !

Pasajul care urmează poate fi trecut cu vederea de cititorul care urmărește numai peripeția în sine, înțelegînd prin peripeție succesiunea de impresii produse asupra echipajului de impactul cu lumea exterioară, obiectivă, de emanațiile acestei lumi, de fenomenele naturale sau sociale care sensibilizează și pun în mișcare lumile noastre interioare.

El se adresează veliștilor care vor veni după noi și, are oarecum un aspect puțintel mai profesional. Skipperul alesese varianta dublării insulelor Lesbos și Chios prin larg dintr-o seamă de motive tehnico-tactice impuse de studiul hărții nr. 33. „Partea de nord a Mării Egee" care-i demonstrase că acest drum este mult mai scurt, că ar putea beneficia de vîntul de nord-vest, că evită zonele mascate de insule și că echipajul făcînd drumul dintre Lesbos, Chios și continent în croaziera anului 1983, nu mai dorea să-l repete pentru a-și refuza tentația escalelor în porturile cunoscute. Skipperul știa din lecturi că celebrul Meltemi se stabilizează în jur de 15 iulie. Ambele experiențe, cea din 1983 ca și actuala infirmă jumătatea lui iulie ca dată a stabilirii lui Meltemi. Regimul vînturilor din iulie s-a dovedit atunci, ca și acum, instabil, cu pauze de calm plat, cu rafale venite din podișul anatolian. Cu oarecare atenție și cu un echipaj prompt la manevra velelor, avînd un timonier de cart 24 de ore din 24, navigația în Egeea pînă spre 1 august nu pune probleme deosebite.

Noaptea de *sîmbătă* spre *duminică 28 iulie* repetă într-un fel noaptea celei dintîi ieșiri în Egeea. Skipperul își adjudecă cartul din prima jumătate a nopții spre a dubla insula Tavșan cu îngrămădirea de stînci și epave care-i

dau o reputaţie tristă, ca şi insula Bozcaada, acel antic Tenedos plin de rea voinţă, care atît ne-a amărît la întoarcerea acasă din „Croaziera contra cronometru".

Amurgul este uleios, căzînd peste o mare sîngerie. Cînd coasta europeană se pierde spre nord în pîclele înserării, se simte prelingîndu-se pe punte sentimentul acela perfid al însingurării. Deschiderea de după strîmtori, de după Marea Neagră şi Marmara percutează echilibrul celui obişnuit cu un orizont bine încorsetat în limitele lui ancestrale, devenite limitele universului spiritual în interiorul cărora ne naştem, trăim şi murim. Şocul are ecouri adînci. Dincolo de lumea egeeană încă familiară, există lumea musulmană, care din babordul nostru pînă în Maroc pune umanităţii contemporane unele din marile probleme ale epocii. Senzaţia de şoc, abia înregistrată la prima ieşire în Egeea cu *Hai-Hui*$_2$ se selectează, înregistrîndu-se în memoratorul sensibil al skipperului cu atît mai violent cu cît o lună morbidă şi de piază rea, ieşită dintr-o poveste marinărească de groază, cu naufragii şi înecaţi, luminează spectral stîncile verzi-cenuşii din babord, scheletul jalnic al unui caic putrezit pe o cocoaşă de piatră abia ieşită din mare ca şi corpul frînt în două al unui cargo, carcasă din metal împrumutînd licărul malefic al luminii selenare.

La orele 22.50 dublăm insula Bozcaada abia lunecînd pe hula care face să bată velele. Sîntem în drumul tuturor navelor care vin şi se duc în insule. Lumini de drum după lumini de drum apar din întuneric şi taie orizontul parcă trase de sfoară pe acelaşi drum, ca într-un joc de copii.

Lochul care este mereu plin de ţîfne şi capricii s-a blocat, punînd din nou probleme în estimarea punctului. Să facem apel la detaşare, remediu prescris de înţelepţi, în cazul vîntului de N—N.V. care abia-şi trage sufletul cu un metru pe secundă.

Bietul secund preia cartul la ora 24 avînd în pupa lumina de pe insula Bozcaada, în prova babord luminile fîrave de pe coasta Anatoliei şi în tribord drumul navelor, fără să beneficieze decît de acelaşi nenorocit suflu muribund al vîntului.

Duminică în zori, a opta zi de la plecare, întrezărim cap Baba fără să vedem insula Lesbos din pricina pîclei. Ridicăm genovezul 2 care împreună cu randa dau cea mai

mare suprafață velică a bordului. Cum lochul înregistrează 1,5 Nd pînă la ora 12.30 ne dedicăm programului la sac și metodei noi de a face baie la bord. Preopinentul trece la puntea prova ducînd cu el găletușa prevăzută cu saulă, buretele și săpuniera pe care-o vîră în colacul parîmei ancorei. Se dedă celui mai strașnic duș, turnîndu-și pe trup o cantitate neînregistrată de apă azurie și sărată, după care se freacă fără milă cu buretele. După care se zbicește la soare, învelindu-se într-o crustă subțire de pudră sărată. Cînd este sigur că s-a uscat, cere porția de apă dulce pentru duș. Desigur un eufemism. Apa dulce este abia o cană. Se îmbibă buretele și se spală sarea, care, oricîte calități conservante ar avea este cu totul neplăcută sub vestimentația de cart.

La ora 14.45 se ridică vîntul : 8 metri pe secundă, înveselind lochul. Schimbăm genovezul 2 cu genovezul 1 și realizăm 6 noduri, ceea ce dă zilei de duminică aerul sărbătoresc care i se cuvine. Cetaceu imens culcușit în apele translucide, Lesbosul începe să rămînă în pupa babord. Punem prova pe strîmtoarea Psara, care desparte insula Chios de insula Psara. De fapt vrem să aterizăm pe capul Agios Nikolaos din nord-vestul Chiosului, skipperul intenționînd să se apropie de coastă astfel încît să descifreze prin binoclu ceva din Volissos-ul lui Homer.

Spre orele 16.15 cu aceleași 6 noduri pe loch, asistăm la metamorfoza luminii în această parte de lume, proces fastuos în a cărui alchimie intră azuriul mării și transparența cerului egeean, violaceul munților de gresie din Chios și soarele de oțel topit. *Hai-Hui* 2 se bălăcește cu voluptate în valurile clipocitoare și la bord domnește atmosfera destinsă, dintotdeauna prezentă pe puntea velierelor atunci cînd bate vîntul. Spre a nu da impresia că stă la dispoziția echipajului, vîntul cade la ora 20.30, odată cu asfințitul, lăsîndu-ne fără posibilitatea de manevră în chiar gura strîmtorii Psara.

Peisajul este de-o sălbăticie halucinantă. Amani Oros, muntele care domină partea de nord-vest a insulei, își resoarbe gresiile violet în cerul, nu se știe de ce, dat cu ocru dens, păstos. Insula Psara, stînci peste stînci ridicate din mare, pare de-o singurătate absolută. Apoi vine întunericul egeean, un altfel de întuneric decît cel cunoscut, dens, cutreierat de luminiscențe stranii, cătunele și satele cuibărite în subsuoara stîncilor de pe Amani Oros își aprind

luminile ; vedem Melanios, Trypes, Parparia, Pirama, toate foarte vag și identificăm Volissos mai aproape de coastă, constelație de lumini care-l conectează pe skipper, la lumea lui de meditații pe seama destinului creatorului, mereu admonestat de circumstanța trecătoare și nesemnificativă, mereu cenzurat de un Augustus precum Ovidiu, mereu pribegind pe drumul nesfîrșit al căutării de sine, acea Golgotă pe care-o urcă sub povara zdrobitoare a operei sale niciodată finită, sub privirile indiferente, ostile sau placide ale galeriei.

Cum navele au un drum bine rînduit de farul de pe insula Psara, acolo unde se văd luminile puține ale unui sat pescăresc, cartul rămîne să controleze deriva și să ne semnaleze prezența. Trec pasagere mari și mici iluminate ca-n basm. Apoi constelațiile se rotesc spre fascinanta oră zero. Apoi trecem în altă zi siderală, cap de săptămînă, *luni 29 iulie* cînd, la ora 3, se ridică o briză slabă care ne poartă leneș spre partea de sud a insulei Chios. Beneficiem de toate deliciile navigației sub vîntul insulelor muntoase care joacă acum rol de ecran al vîntului de N—N.V. Orice încercare de a defini regimul vîntului mi se pare temerară. Nu se pot face decît presupuneri aproximative și nimic nu urăște mai mult skipperul decît această trăncăneală gratuită care nu duce nicăieri. Cînd cu 3 noduri, cînd cu 4 noduri, ne apropiem de cap Mesta, fără să simțim încă aromele terebintului. Chios plutește într-o mantie largă de purpură și într-o liniște biblică. Nicăieri semne ale Molochului contemporan : industria. Cerul este pur, neviciat, marea este pură, plutirea are atributele visului.

Cînd ia relevmente la stînca Xilopetra și la cap Mesta, skipperul își spune că această croazieră-test este de fapt una de rutină, furtuna din Marea Neagră continuîndu-se în sfera rutinei. Notează fenomenul dispariției insulei în pîcla transformată de razele soarelui într-un giulgiu impenetrabil privirii apoi, cînd astrul urcă spre meridian, fenomenul reapariției ei cu toate deliciile oferite de panoramarea largă a văilor umbrite și a piscurilor, aici în sud, abia niște colnice pline de reverie. Nici un semn de viață la uscat. Se notează stîncile care dublează coasta la cîteva cabluri și care pot deveni pericole mortale pentru un iaht condus imprudent. Vizibil, sîntem într-o zonă ecranată, la două mile mai spre larg suprafața mării este

încreţită de o briză uşoară. Între orele 9 şi 12.55 abia realizăm o jumătate de nod. Plutirea aceasta leneşă este plină de farmec şi poezie. Reuşim să ne detaşăm de timpul orar şi să nu-l mai luăm în considerare, plonjînd în beatitudine. Coasta zimţată, violet-albăstruie se scurge lent în babord, dantelată de golfuri în miniatură, abruptă şi acoperită de o vegetaţie care ne trimite efluvii de arome răscolitoare. Este un paradis al cuplurilor amoroase. Ziua este făcută pentru dragoste şi uitare. Cum începe să se contureze insuliţa Venetico, cum navigaţia este o ştiinţă legată de stabilirea timpului prin calcul, cum viteza raportată la timp este un mijloc de a te fixa în univers, skipperul se extrage din starea de uitare şi beatitudine, din evadarea în spaţiile stăpînite de Afrodita, spaţii mereu aşezate sub semnul opulent al voluptăţii şi, luîndu-şi compasul de relevment, stabileşte punctul iahtului pentru ora 12.55 aflînd că se găseşte în traversul insulei Venetico, la o distanţă de 2 Mm, că lochul a înregistrat 4078,9 Mm., că iahtul are o viteză de 2 noduri şi se află în limita dinspre larg a zonei ecranate de insulă, ceea ce-l obligă să coboare la hartă, să pună punctul cu creionul bine ascuţit şi să unească acest punct cu Vahti, trecînd pe harta nr. 34, intitulată „Partea de sud a Mării Egee", hartă utilizată acum pentru întîia oară la bord.

Cînd navigaţia nu pune probleme, la bordul lui *Hai-Hui* $_2$ ai senzaţia navigaţiei solitare dacă reuşeşti să faci abstracţie de diversele sunete scoase de echipierul care doarme. Ne-am învăţat amîndoi să ne economisim forţele şi după ieşirea din cart, fiecare îşi rezolvă treburile care-i aparţin : calculele de navigaţie, bucătăria, vesela, velele, apoi somnul recuperator, rar atingînd 3 ore ziua pentru secund, skipperului plăcîndu-i să stea la eche în solitudine, răsfăţat de soare, de briză, de mare.

Spre orele 14.10 Chios se cufundă uşor în mare, învăluindu-se într-un văl diafan, de un violet pudic.

Ca să nu fim singuri în acest paradis, din pupa ne dublează un ketch de 13 m, navă elegantă navigînd rapid cu motorul. Are acelaşi drum cu noi şi nu poartă pavilion. Se ridică şi se tangonează genovezul 1. Cum se pare că planurile noastre sînt subordonate regimului capricios al vînturilor, cum abia ne scurgem spre Samos, cum sîntem amîndoi în cockpit, investigăm cîteva variante ale periplului egeean. Una din variantele seducătoare ar fi să

abandonăm tentația sudului, care ne obligă la escale scurte și multe zile și nopți de navigație, pentru o explorare în profunzime a Samosului, acest paradis al veliștilor din Mediterana și Egeea, avînd sub vîntul insulei un excelent port de iahting : Pythagorion, portul fostei capitale antice Samos. A doua variantă ar fi să trecem din Dodecanez în Cyclade, să facem o escală în Mikonos, alta în Lemnos și de aici prin Çanakkale să ne întoarcem acasă. A treia, cea care fascinează skipperul, este să facem sud pînă la limita timpului afectat primei etape, cunoscînd că la întoarcere vom avea numai vînt din prova și dinaintea traversului.

Variantele se pun pe hartă. Se calculează distanțele și timpul. Chestiunea rămîne în suspensie.

— Vedem la fața locului, spune skipperul și preia cel dintîi cart al nopții, cînd pe geana orizontului se desenează abia vizibil munții înalți și ascuțiți ai insulei Ikaria.

Ikaria, insula legată de legenda primului european care-a gîndit să se elibereze prin zbor, legendă înserată la începutul oricărui tratat de istorie al aviației, cunoscută în toate amănuntele de locotenent-colonelul aviator în rezervă, predată patetic, cîndva, foștilor elevi, Ikaria investigată documentar de skipper și trecută pe lista insulelor sub vîntul cărora au loc „rafalele albe".

Ikaria, insula sălbatică care putea însemna sfîrșitul fără glorie al periplului egeean. În înserarea fastuoasă, doar o linie frîntă de înalte piscuri violete...

Noaptea de *luni spre marți 30 iulie* este deci o noapte fastuoasă și dură în același timp cerînd prezența echipajului la manevră pînă la ora 24. Vîntul se întărește în rafale din sectorul prova și ne obligă la volte ciudate și ineficiente. Skipperul nu-și dă seama că de fapt a intrat în ciclul termic nocturn al insulelor muntoase care precede stabilirea vîntului Meltemi și că rafalele suportabile prăbușite din munții insulelor Ikaria și Samos nu sînt întîmplătoare, fiind rezultatul unei dinamici termice specifice. Își notase cu scrupulozitate observațiile lui sir Francis Chichester și pe cele ale inegalabilului Joshua Slocum în legătură cu rafalele și vînturile prăbușite din munți întîlnite la Capul Horn de amîndoi și în insulele Azore, de Slocum, studiase sîrguincios după cum s-a mai spus, „rafalele albe", semnele care le precede și avusese parte

în acel cazan al diavolilor dintre coasta Asiei Mici și insula Bozcaada de o demonstrație pe viu, învățînd lecția pe sărite, greșală care-l va costa scump.

În noaptea uleioasă, cu valuri scurte și pieptișe își dă seama, fiind atent la mare, că rafalele au lățimi bine stabilite, ca și cînd acolo în munți ar exista instalate baterii uriașe cu aer comprimat care se descarcă în lungul unor tuburi ca lansatoarele de torpile, tuburi de calibre deosebite și că toată această artilerie eolică are o bătaie limitată ca și zone moarte, ieșite de sub raza ei de acțiune. Trecînd de la observarea mării hașurată vizibil de valuri acolo unde rafalele bat din plin și liniștită în zonele moarte, la observarea munților de pe cele două insule Ikaria și Samos, despărțite printr-o strîmtoare largă de 5 mile, skipperul sagace își dă seama de o mulțime de intimități ale fenomenului care supune iahtul și mai ales velele la eforturi neplăcute.

Este firesc ca la crestele de piatră înalte de peste o mie de metri să se formeze mase de aer mai reci decît la poalele împădurite și decît cele de la nivelul mării. Luînd-o la vale, aceste mase de aer rece se înghesuie prin canioanele înguste și abrupte ale torenților uscați, unde conform legilor fizicii își sporesc viteza (am tot vorbit de tubul Venturi) și ajunse la suprafața mării și-o mențin pînă la cîteva mile în larg, cînd rafala se sparge și se difuzează în masa de aer cald înconjurătoare. Probabil că se mai petrec și alte fenomene adiacente, care-i scapă skipperului cu ochii pe fizionomia munților din prova. Cum din gura strîmtorii nu vin rafale și este normal să nu vină decît cîte-o aripă de vînt cine știe cum scăpată pe vreo tangentă, navigăm pînă foarte aproape de cap Katavasis, pînă cînd încep să se individualizeze luminile satelor Kalithea și Drake. Atunci facem volta și luînd rafalele ușor dinapoia traversului fugim spre larg sub un unghi mic față de coastă pînă la traversul portului Karlovasion, cea mai mare localitate de pe coasta nordică a Samosului, după capitala Vahti. Aici întîlnim liniștea. Este și firesc, Karlovasi se află în șesul șeii care desparte cei doi munți dominanți ai insulei : Kerkis în vest și nu Kerketefs cum este scris pe harta nr. 34, cu vîrful Koumaritis înalt de 1 440 m și Ampelos cu vîrful Kavouraki de 1 140 m, situat la mijlocul Samosului și dominînd coasta nordică. Muntele Kerkis este sălbatec și abrupt, muntele

Ampelos mai domol, fără canioane și prăpăstii verticale. Valea largă care-i desparte adună trei cursuri de apă, este fertilă și avînd-o la travers ne împărtășim cu blînda ei respirație rupestră. Peisajul nocturn este de basm. Feeria de lumini a orășelului-port, spre care se îndreaptă două nave de pasageri făcînd risipă de becuri, silueta uriașă a muntelui Kerkis cu vîrful sprijinind uraniscul înstelat și, în poalele lui, ca și în cele ale muntelui Ampelos, etajate după capriciile tectonicei, satele izolate unele de altele prin faldurile grele ale nopții.

Skipperul simte cum cad în mare cojile mizere ale deșertăciunilor, începînd cu vanitatea.

Față-n față cu măreția ce șansă ar avea orgoliul sau îngîmfarea ? Ce i-ar aduce în plus măreției, scîrnava lingăveală, arderea tămîii în cădelnițele vorbelor umflate, ce gloriolă de coterie ar putea rivaliza cu gloria universului, la ce și cui ar folosi aici arivismul tenebros, plătit cu atîtea renunțări la demnitate ?

Cum ar folosi aici tîrîtul și gudurăturile și datul din coadă și linsul mîinii care ține bățul, cînd este limpede, bipedului i-au trebuit zeci de milenii să treacă de la starea pe patru labe, cu nasul în țărînă, la starea pe verticală, cu nasul în stele ? Ce superbă lecție de demnitate ține marea și muntele și noaptea sfîrșitului de iulie. Și cum îi cheamă constelațiile la sfat pe localnicul Pythagora și pe zeul meu tutelar : Zamolxis, care, din vechime se zice, i-ar fi fost elev samianului.

Răsăritul este fabulos, învăluit în arome de mirt și terebint, ca și cînd, coborît în vreme, Samosul ar oficia misterele rituale pe altarele ridicate lui Apolo, zeul soare. De fapt, pe insulă se pare că pelasgii au adorat-o pe Hera, samienii spun că Hera chiar s-a născut pe insula lor, undeva dincolo de munții acum tiviți cu franjuri de aur, pe malul rîului Imbrassos, unde, a și fost violată de acel craidon și muieratic înrăit care a fost Zeus. Gurile rele spun că Hera l-ar fi ademenit pe Zeus, după ce acesta se cam dăduse pe mîna lui Dionysos care-i școlarizase pe localnici întru viticultură. Se știe că vinurile dulci și parfumate de Samos, rezultat al acelei școlarizări vesele, asezonate cu ședințe de degustare și premieri de sortimente la care participau nimfele și slujitoarele lui Cotis, sînt binecunoscute pe malurile Pontului Euxin cu mult înainte de a fi fost exilat la Tomis elegiacul Ovidiu și că mai tîr-

ziu au fost servite voievozilor nu numai la hramuri şi praznice împărăteşti ci şi la prînzurile obişnuite, făcînd deliciul jupîneselor codate şi încondeiate, multe vorbe ieşind în lume de pe urma dulceţii lor neasemuite.

Se pare că cel dintîi rege legendar al Samosului, venit din Chefalonia în chip de erou argonaut, Aggeos, a stat şi el în derivă la traversul acestui golf, pînă s-a luminat de ziuă şi, mai expeditiv decît skipperul, şi-a pus vîslaşii la treabă, debarcînd şi sacrificînd mielul alb fără să mai aştepte ridicarea brizei.

Cum aceasta se lasă aşteptată, acum ca şi cu 11 secole înaintea erei noastre, cînd au debarcat aici ionienii de sub comanda celor doi şefi : Tembrion şi Prokles, skipperul încearcă să ajungă de la Leagoras, fiul lui Prokles de la care nu se mai ştie nimic vreme de 4 secole, la Amphicrates, regele anului 670, apoi la Pythagora şi Herodot, împotmolindu-se mereu într-o luptă de clasă şi de regim politic care-a devansat cu o mie de ani, dacă nu cu şi mai mult ceea ce se-ntîmplă în Europa cam de pe la 1 400 încoace, lupta pentru putere. Nu de lupta pentru putere între două clanuri, între două familii, între aventurieri sau maniaci ai puterii, ci de lupta dintre democraţie şi tiranie, dintre regimul autocrat şi cel al cetăţii, de o nuanţată şi subtilă luptă de clasă, grecii antici dovedindu-se deosebit de precoci din punct de vedere social.

La orele 13.50 skipperul la eche pentru a putea urmări la uscat teatrul acelor bătălii politice, care s-au dat de fapt numai în sediul puterii, capitala, întîmpină cu reverenţe briza dulce adiind de la coasta Asiei Minor, întrezărită prin pîcla densă a fiecărei dimineţi. Insula este despărţită de continent prin strîmtoarea Samos nu mai lată de 2 mile, noi ne aflăm de fapt în golful Kuşadasi sau Skalanova, putem distinge Kuşadasi şi, cu un strop de efort skipperul poate imagina Efesul în valea Menderesului Mic, asta-i aminteşte recunoaşterea-auto făcută cu Stela care a premers cea dintîi croazieră cu *Hai-Hui* 2 apoi aventura din „Ţara Făgăduinţei", publicată sub titlul de roman ştiinţifico-fantastic, de fapt o întîmplare cu mult mai adevărată decît apare la prima vedere. Această parte de mare Egee a fost văzută de pe vîrful înălţimilor care domină Kuşadasi, după cum tot de acolo am văzut şi Samosul, aşa că periplul egeean

de pe uscat se încheie aici cu cel de pe mare, skipperul trecînd peste întîlnirea lui cu Diodora ca să revină la acei *geomores* — mari proprietari funciari din Samos — care l-au detronat pe Amphicrates, ca la rîndul lor să fie dizlocaţi de la putere de marii negustori şi aceştia de către cei aparţinînd vulgului, dar care deţineau funcţiile publice. Odată cu democraţia, înfloresc artele. Samienii devin mari constructori de nave. Atît de renumiţi încît orice navă foarte rapidă construită în bazinul egeean se numeşte Samena. Jocul de-a puterea abolește democraţia în folosul tiranului Demotelis răsturnat şi el de aceiaşi *geomores* răsturnaţi la rîndul lor de bravii generali acoperiţi de glorie în luptele cu megarienii şi binişor, binişor, din deceniu în deceniu ajungem la ceea ce-l interesează pe skipper : tiranul Polycrates. Pînă acolo, briza ne face să dublăm capul Kantaki, mănăstirea Agios Dimithrios, toată coasta de nord a insulei cu sate liliput agăţate în poalele muntelui Ampelos şi ajunşi la traversul capului Gourlotes, de unde coasta se abate net spre sud-est, aceiaşi briză leneşă ne pune întrebarea dramatică : există sau nu portul Vahti, capitala Samosului şi dacă a existat cîndva pe aceste meleaguri pustii, ce vrăji l-au făcut să dispară ? Dublînd coasta la 2 Mm nu vedeam decît un golf profund, o pungă de apă din ce în ce mai strîmtă gîtuită între coasta pe care-o dublăm şi o peninsulă stîncoasă care începe să ne strîngă din babord. Nici un semn de viaţă la uscat. Nici un semn de viaţă pe mare. Nimic din ceea ce prefigurează un port — capitală. Nici măcar o barcă de pescuit. Nici măcar un automobil pe şoseaua care dublează coasta.

Mare albastră.

Coastă înaltă, abruptă acoperită de pini maritimi.

O mie de întrebări ulcerează siguranţa de navigator a skipperului. Pe Hera ! Este sau nu Samosul insula din prova, ori toată comedia de azi noapte n-a fost decît o înşelăciune menită să ne aducă la acest ţărm pustiu, al unei insule stăpînită poate de Amazoane ? Nu că m-aş teme că nu sînt încă destul de fraged, pus la fezandat pot oferi un dejun copios, dacă cumva amazoanele în chestiune ar mai fi antropofage, poate s-au mai civilizat şi ele, dar nici aşa. Să luăm harta, binecuvîntata şi unica la bord, 1 500 000 la paralela de 40° care estompează toate

amănuntele și transformă Vahti într-un punct neînsemnat. Cu un efort de imaginație, mărind totul la scara 1:1 parcă ar fi Samosul.

Răbdare.

Puiu tangonează focul și echipajul devine ținta atacurilor unor muște deosebit de agresive, cu înțepături usturîndu-ne pînă-n rărunchi.

Stăruim spre fundul acelui golf.

În clipa cînd ne spunem că vom tăia insula misterioasă în două vedem cum partea de coastă din tribord nu se încheie cu cea din babord și în prova iahtului parcă s-ar deschide un canal.

Stăruim încă și bine facem.

Misterele cad unele după altele. În fundul de sud-est al golfului se deschide alt golf, închis vederii de înălțimile Thio ale acestei peninsule ciudate. Apar în babord cele dintîi ferme și cele dintîi grădini în etaje. Vîntul se întețește. Este ora 14.15. Avem 3 noduri pe loch și intrînd în adevăratul golf Vahti, tot ce știam despre insule se reciclează rapid, trecîndu-ne de la starea de cunoaștere la cea de poezie. Golfulețul din golf, perfect invizibil pînă atunci, dominat de coaste înalte acoperite de clădiri crescînd unele deasupra celorlalte, albe vile și albe case paralelipipedice cu un cat, toate purtînd fesuri roșii de olane, dantelate cu tamariști, se închide în acest fundal urban deasupra căruia stăruie o înălțime îmblînzită de prezența fermelor izolate. Avem în babord mai întîi fermele așezate în pantă pe un sol care nu se știe cum rodește, apoi clădirea rectangulară a ceea ce seamănă cu un spital, apoi o plajă economică înghesuită între clădiri, apoi o plajă cît o ogradă în care sfîrșește o stradelă, totul cu *baigneuses*-ele moderne de rigoare. Oh, mironosiți călugări brunetei din atîtea „sfente monastiri" ale acestei insule visate, afurisiți-le pre ele căci, iată, își expun cu candoare sînii goi soarelui care-i sărută în văzul lumii, să ne ținem firea marinari, jos tangonul, mola funga focului, avem de făcut manevra de a intra în portul propriu-zis dublînd digul și draga, marinar treci la prova, baloanele de acostare în tribord, iată și omul cheului, pierde-vară al cheului care ne indică locul din prova unui caic borțos, fila școtele, venim gata să spargem cheul dar skipperul știe cum răspunde *Hai-Hui*$_2$ la comenzi, nici la o

jumătate de metru de mal cîrma, banda şi iahtul se lipeşte de cimentul, fierbinte în clipa în care Puiu sare agil pe cheul-promenadă, ţinînd barbeta la mînă.

Simţind cum se umple de bicepşi şi cum toracele îşi întreieşte volumul, skipperul descinde măreţ, cercetînd pe sub gene, expresiile martorilor la această acostare magistrală.

În afara unui pierde-vară cam slinos înarmat cu o undiţă de care nu se agaţă nimic, promenada este pustie. Caicul din pupa este plin cu lubeniţe uriaşe şi, la comandă, o femeie corpolentă se pare că numără bani fără să ne dea nici o atenţie. Demn, skipperul îşi trece surplusul de bicepşi la cabină, silindu-şi toracele să revină la dimensiunile regulamentare.

Apoi, grav, notează în Jurnalul de bord ziua şi ora legării de cheul portului Vahti-Samos : *marţi 30 iulie 1985,* orele 14.50.

Escală la Váhti, Polycrates, Herodot şi beiul Ion Ghica de Samos

Plăcerea profundă a formelor şi felul în care skipperul simte materia ar fi trebuit să-l facă sculptor.

Graiul misterios şi tandru al culorilor ar fi trebuit să-l aducă în faţa şevaletului. Vrăjit de posibilităţile infinite de exprimare ale limbii materne, a rămas să robească la măria-sa, cuvîntul, indiferent că pe cheu termometrul indică +40°C şi în cabină +30°C. Oricum ne meritäm fiecare sticla de-o jumătate litru de apă minerală. Deliciosul nostru Borsec, fără rival între cîte ape minerale europene am băut, onorează superlativ libaţiile echipajului pe altarul zeiţei protectoare, Hera. Iahtul are arborat pavilionul lui de zile mari. Cînd confratele Ion Ghica a descins în 1854, cam în acelaşi loc cu skipperul de pe o navă purtînd pavilionul otoman, a fost întîmpinat în dangătele clopotelor, cu salve de artilerie, procesiuni de clerici şi monahi, imnuri de slavă şi decla-

maţiuni patetice, avînd misiunea de onoare să distrugă pirateria. Samosul rămînînd un centru pirateresc care tulbura navigaţia prin aceste ape, Ion Ghica a trăit la Vahti pînă în 1858. Aici a sa *chère petite Mie* sau *Ninette*, sau *Niniche* cum îşi alinta soţia, i-a adus pe lume încă un fiu, pe Scarlat, în 1856 anul în care sultanul l-a numit „Prinţ de Samos". Cum n-aveam nici o misiune diplomatică importantă, cum nu reprezentam decît pe *Hai-Hui*$_2$ şi echipajul său, clopotele din Samos n-au bătut decît la ceasul vecerniei, iar artileria s-a trezit foarte tîrziu, cînd eram în drum spre Kalimnos. Ca să nu mai vorbim de mulţime. Împărţită în două tagme perfect distincte : localnici şi turişti, mulţimea aceasta şi-a văzut de treburi cu cel mai firesc aer din lume, localnicii căutînd să-şi sporească veniturile pe seama turiştilor, aceştia căutînd la rîndul lor să obţină maximum de avantaje cu un minimum de cheltuială, astfel încît acostarea magistrală a lui *Hai-Hui*$_2$ n-a sensibilizat decît vameşul de serviciu, un tip simpatic, ca şi pe reprezentantul poliţiei, de două ori mai simpatic care, văzînd dificultatea în care se afla echipajul din pricina acelei vize lipsă, a acordat-o pe loc în schimbul taxelor de rigoare, desigur de 10 ori mai scumpe decît dacă viza ar fi fost obţinută în ţară.

Dar acum obrazul subţire cu cheltuială se ţine, cheltuim aici ceea ce trebuia să plătim la Istanbul, stabilind un regim feroce de economii şi trecem la o recunoaştere preliminară a locurilor, notînd vizita la bord a vameşului. Completăm cu rigoare toate hîrtiile necesare obţinerii *Transit Log*-ului, electronica interesează mai ales, aparatura foto şi camerele de luat vederi, apoi intervine stupefacţia vameşului : «*Engin* ? Unde este motorul ?...» Asta-i bună ! Cum unde este motorul ? Skipperul simte cum i se ia vîntul din vele. Ditamai „Veterok" -ul de 12 C.P., la postul lui din pupa, legat la zbir după legile marinăreşti, cu elicea roşie ieşită din apă, aceasta nu este motor ?... Nu ! Nu este motor ! interesează motorul adevărat, cu serie şi număr, adevăratul motor al iahtului, nu acesta care poate plimba o barcă de agrement. Dintr-odată sîntem suspecţi. Nu vrem să declarăm motorul, înseamnă că avem gînduri necurate. Vrem să-l vindem pe sub mînă. Vameşul n-o spune, dar o gîndeşte din moment ce se uită sub lada-cambuză, în ma-

gazia pupa şi, n-are unde să se mai uite. Pleacă, revine, se uită la noi cu mirare sinceră. Toate iahturile care acostaseră la Vahti — 42 numai în acest sezon — au motoare adevărate, amplasate într-o despărţitură bine determinată şi poftim, iată un iaht care-şi ţine motorul în bătaia soarelui ca orice bărcuţă de jucărie. Se întîmplă să vină pe cheu un proprietar local de iaht, inginerul agronom Petros Kalomiris, care vorbeşte franceza şi care-l convinge pe vameş că „Veterok"-ul este singurul motor al iahtului.

Inginerul este invitat la bord. Ne întreţinem asupra calităţilor nautice ale navelor noastre. Rămîne mirat de austeritatea dotării în materie de aparatură radio şi de navigaţie. Răspunsul este că ne place să reeditäm metodele de navigaţie ale vechilor veliere care şi-au demonstrat pe deplin şi viabilitatea şi frumuseţea. Oaspetele ne spune să trecem pe la iahtul său, ancorat undeva în pupa caicului cu lubeniţe. I s-a descusut o velă şi nu are dacrou pentru un petic. Avem dacrou de petice şi dacă trece mai spre seară, îi oferim cu plăcere bucăţica de care are nevoie. După ce mai cercetează o dată iahtul, inginerul spune skipperului :

— Peste trei zile se ridică Meltemi. Aveţi un iaht prea mic pentru Meltemi. Unde vreţi să navigaţi ?

— Spre Rhodos !

— Prea departe şi prea periculos. În general Meltemi are forţa 8... Întorceţi-vă !...

Apoi, cînd coborîm pe cheu se interesează de profesia skipperului. Aflînd-o, face o pauză, este vădit stînjenit, spusese că abia se angajase la primăria oraşului ca specialist, pare dintr-odată grăbit şi skipperul constată că la Váhti ca şi peste Ocean în porturile La Guyara-Venezuela sau Veracruz-Mexico sau Newport-Statele Unite ale Americii, profesia sa este suspectată şi suspectă, ca şi cînd scriitorii ar purta asupra lor un întreg arsenal al subversiunii, ca şi cînd exprimînd o stare nonconformistă ar constitui un pericol potenţial pentru locul în care au descins ca turişti.

Acolo pe cheul-promenadă, calcinîndu-se în căldura toridă, pustiu la ora siestei sau a plajei, luîndu-şi rămas bun de la inginerul dintr-odată grăbit, skipperul îşi amin-

teşte de gestul unui excelent confrate mai vîrstnic, prea repede uitat, Zaharia Stancu, fost atîta vreme şi cu atîta folos preşedintele obştei, care mîniindu-se subtil şi cu adresă la un congres de-al nostru şi-a scos stiloul din buzunar, l-a ridicat în spoturile de lumină produse de foto şi tele-reporterii avizi de senzaţional şi a spus cu glasul lui sec, privind asistenţa oţeliu şi tăios :

— Este mai puternic decît bomba atomică.

Noroc că nici un vameş de prin porturile Terrei n-a asistat la acel congres. Rămîneam sigur fără stilou.

Golful este circular. Ne aflăm în partea lui de nord-est. Cheul îl dublează de jur împrejur. Trotuarul, carosabilul, bulevardul Sofrouli, alt trotuar, apoi casele vechi cu frontul tăiat ici, colo de cîteva imobile moderne şi de gurile stradelelor care urcă spre înălţimile înconjurătoare, oraşul fiind clădit în amfiteatru. Perspectiva este amplă, Vahti bucurîndu-se de spaţiu. La traversul iahtului, hotelul „Samos", modern, cu parasolare trase peste trotuar, acolo sînt mesele şi la mese cîţiva nordici în şorturi, cu pielea roşie de raci fierţi şi nasurile cojindu-se, avînd alături rucsacii de-a dreptul uriaşi. Foarte rar trec perechi tinere aparţinînd septentrionului, cu ele desculţe, dar şi ei şi ele purtîndu-şi garderoba şi aşternuturile în spinare. Tineretul localnic, sumar îmbrăcat, circulă pe biciclete, motorete şi motociclete. În prova avem un mol transversal care închide acvatoriul, pe care sînt clădirile scunde ale gării maritime şi ale vămii, totul închis cu un gărduleţ din sîrmă împletită. La mol şalupe de pasageri pentru Kuşadasi şi de acolo cu autocarele, Efesul. În prova tribord, între un soi de squar şi hotelul „Samos" un grup de case cu tencuielile roase de aerul salin ocupate de acele *Travel Agency* care deţin o bună parte din cheul-bulevard. Undeva, mult în pupa, bărcile, iahturile, şalupele localnicilor. Se vede în fundal o clădire modernă vegheată de un palmier ornamental. Cu toate că este o căldură de iad ne îmbrăcăm la ţinută albă şi pornim în explorarea capitalei samiene, cu senzaţia aceea lejeră şi stranie pe care ţi-o dă trecerea de pe cabina iahtului direct pe promenada portului cu toate consecinţele ce decurg din această intimitate, începînd cu indiscreţiia trecătorilor.

Formalităţile au durat 3 ore şi Puiu, tot foindu-se de la un sediu al autorităţii la altul, căutînd nu se ştie ce, a

fost invitat de domnul Geor Michalakis *manager*-ul lui *International Tours Station—General Tourist & Travel Agency* (o firmă cît tot frontispiciul casei igrasioase din prova-tribord) care l-a făcut mesagerul pentru Oficiul Național de Turism-Carpați, rugîndu-l să remită acestuia o scrisoare de colaborare și un mare fotomontaj cu ilustrate din Samos. Nu vedem nici un impediment în a face legătura între cele două agenții turistice. Domnul Michalakis va termina fotomontajul într-o oră.

Foarte bine.

Să luăm urmele beiului de Samos, nu înainte de a asista la plecarea vaporașelor de pasageri pentru Kușadasi, trei din ele sub pavilion turcesc *Sultan 1, Scalanova* și *Diana*. Pasageri pe spongi. Mărfuri pe spongi. Primul lucru, cumpărăm un ghid al orașului și al insulei. Cam sumar și cu un redactor tehnic care n-a băgat de seamă că unele date din legendă, nu sînt trecute în planul-orașului. Ne vom descurca și așa. Filăm bulevardul-cheu numit de francezi *front de mer*. Caicul din pupa, cel cu lubeniţele, pare a fi proprietatea unei familii. Echipajul a scos un tangon în afara bordului, de tangon este agățat un cîntar, prețul per kilogram este afișat pe o hîrtie prinsă de bordaj, clienții sînt rari și un flăcău brunet de pe punte ne face semne amicale.

Totul este O.K., adică ne lichefiem. Puiu ține un curs de horticultură în folosul skipperului, arătîndu-i ignorantului în materie de arbori tropicali diferența dintre un palmier și un curmal, asta în grădina publică, prăfoasă și servind de depozit pentru resturile menajere, plină de plante exotice necunoscute, după ce ne pozasem unul pe altul în fața palmierului ornamental de la Banca Națională. Urcăm pînă la biserica Sfîntul Charalampos — probabil Sfîntul Haralambie — și ambianța ortodoxă, ca și multele fețe călugărești ne este oarecum familiară. Rătăcim alene pe stradelele comerciale care dublează cheul-promenadă. Același copleșitor număr de prăvălii, prăvălie lîngă prăvălie, cu patronii așezați pe scaune în fața intrărilor, cu băieţandrii care stropesc trotuarele, cu supraabundența mărfurilor de toate genurilor și speciile începînd cu artizanatul local, arămărie și arme vechi, să zicem, și terminînd cu tractoarele viticole, nu mai mari decît o roabă, dispunînd de toate utilajele anexe, produs care reține îndelung atenția țăranului deghizat în iahtman.

Şi altceva !

O neliniște interioară, dublată de o anume stare febrilă, tensionată, venită din exterior. Meltemi — forţa 8, a spus inginerul navigator. Sintezele skipperului notaseră forţa 6. Asta înseamnă vînt puternic cu 9,9—12,4 m/s sau 36—44 km/h, absolut suficient ca să te hîţîie zi şi noapte pe o barcă bine construită, dar construită totuşi pentru plimbări de agrement, dacă nu pe lac, atunci sigur în vederea coastei. Ori, forţa 8 înseamnă vînt foarte tare, pînă la 18 m/s ceea ce înseamnă 65 km/h sau 35 Nd., asta schimbînd radical condiţiile de navigaţie. Desigur, ne lansăm într-o croazieră-test fără să fim profesionişti ai mării, fără să beneficiem de o documentaţie a zonei bine întocmită de alţi navigatori români pe mici bărci cu pînze. Facem pionierat într-o mare croită înadins pentru iahting, dar pentru altfel de bărci. Pentru iahturile acelea de la 9 m în sus, pe care vameşul găsea lesne motorul Diesel de cel puţin 25 CP, mare străbătută de navele lui Polycrates şi asta este adevărat, dar avînd drept motor un minimum de 50 de rame trase de vîslaşi puternici şi antrenaţi, cu un procent de şavirări şi naufragii destul de ridicat pentru a duce la faliment orice societate de asigurare care s-ar fi hazardat să-şi vîre capitalul într-o asemenea afacere.

Iată un mahon, un arbore venerabil, înalt, cu coaja crăpată, lăsînd să se vadă fibrele roşietice. Iată fotografiile de senzaţie, aceleaşi chipuri de localnici bătrîni, babe tragice şi moşi mumifiaţi, cu trăsături de o expresivitate dramatică în care sărăcia fără nici un orizont şi-a săpat adînc urmele, iată icoanele vechi bizantine şi cădelniţele şi crucile şi potirele ajunse din altare la magazinele de vechituri, iată electronica de ultimă oră şi iată-l pe marele Pythagora Samianul, una din celebrităţile antichităţii greceşti, aşezat modest între palmierii ornamentali din piaţeta care-i poartă numele.

Desigur nu aceasta este întîlnirea esenţială cu Pythagora. Bustul mărunt şi soclul mărunt şi palmierii şi turiştii blonzi sau localnicii ieşiţi la aer au ceva trist şi fără nici o legătură cu marele dascăl al lui Zamolxis, întemeietorului mişcării răsăritene a pitagoreicilor. Skipperul îi aruncă o privire furişă celui aşezat pe soclu, promiţîndu-i să se întoarcă la noapte, pentru o discuţie între patru

ochi și revine la starea aceea de neliniște venită din afară, recepționată din pragul prăvăliilor, de pe stradelele sinuoase, înguste, bîntuite de mai sus pomenitele perechi nordice, care tăpăligesc caldarîmul cu sandale scîlciate, moda acestor turiști îmbrăcați sumar.

Sigur, skipperul se lăsase în voia zecilor de odori de pielărie și arămărie, de stafide și lămîi, de pînzeturi și blănuri, de rigole și case vechi, înguste, cu beciuri igrasioase, mirosul ajută să iei în posesie lumea din jur mai ales în Orient, unde se pare că fiecare centimetru patrat de materie sau fiecare centimetru cub de aer sînt impregnate cu mirosuri specifice, apoi psihosensibilograful lui recepționase psihoundele și bioundele celor care-și așteptau clienții în fața prăvăliilor sau a proprietarilor caselor cu odăi de închiriat ieșiți la ferestre, sau în balcoanele înguste. Se pare că există un conflict tacit sau mai puțin tacit între actualul guvern grec și cel american, că americanii au interzis turiștilor proprii tranzitul prin Grecia și că aceasta, țară care beneficiază suculent de pe urma turismului, pierde acum cîteva miliarde de *drahme*.

Este atît de fragilă bunăstarea legată de bunăvoința altora. Probabil de aici melancolia negustorilor de artizanat, melancolie pe care psihosensibilograful skipperului o recepționează din plin. Am scris în *Croazieră contra cronometru* despre spiritul insular grec, despre austeritatea localnicilor și relația firească cu una din dominantele insulelor, monahismul. Ieșim din labirintul de ulicioare negustorești. Proprietarii cafenelelor și-au scos scaunele pe trotuar. Lumea întoarsă de la plajă începe să iasă la plimbare. Aerul se primenește cu briza aromată coborîtă de pe coastele învecinate. Secundul se duce să primească fotomontajul lucrat de domnul Michalakis. Skipperul coboară la masa de navigație să-și cerceteze hărțile și să-și calculeze elementele de navigație pentru a doua zi. Se abate asupra echipajului flagelul fiecărei croaziere : lipsa de timp. O adevărată croazieră egeeană ar începe de la baremul minim de 35 de zile în sus. Ar presupune escale de trei zile în porturile principale ale insulelor, cu un tur de insulă în excelentele autocare „Pullman" cu aer condiționat, apoi cîteva excursii pe biciclete la locurile care-au reținut atenția. Con-

tactul nostru cu lumea fiecărei insule este mai mult decît superficial. O cercetare prin binoclu cînd dublăm coasta, o zi sau maximum două într-un port şi mai departe. Totul rămîne la imagine. La ceea ce reţine retina. Nu avem nici timp nici mijloace să armăm un alt gen de croazieră, în care să cunoaştem oameni, obiceiuri, istorii şi mitologii.

— Sînteţi chiar din Constanţa ? Constanţa din România ?

Asta-i bună !

— Am citit pe iaht, la început am crezut că este Constanţa din Elveţia, dar am văzut steagul.

Domnul Teodossios Zafiropoulos, masiv şi volubil, se ţine de sarturi, cu sandalele bine lipite de cheu, îl invit la cabină, ezită, are rău de mare de cum pune piciorul pe puntea unei nave aşa că skipperul renunţă la investigarea hărţii şi iese în lumea care a înţesat promenada, punînd stăpînire şi pe carosabil. Avem nişte sute de ani în care istoriile noastre s-au interferat, nu importă cum, domnul Zafiropoulos este volubil şi expresiv, vorbeşte româneşte ca pe apă, dealtfel este constănţean, sau a fost constănţean, soţia dumisale este grecoaică din Constanţa şi rudă apropiată cu o bună cunoştinţă a skipperului, iată ce mic este Pămîntul, doamna Zafiropoulos este medic, a studiat la Atena, unde s-au şi stabilit şi în două minute parcă ne cunoşteam de-o viaţă. Femei elegante, mame cu copii, domni gravi însoţindu-le, insularii, lumea statornică, aceea care dă nota de sobrietate, ceilalţi, sezoniştii greci şi străini scăpaţi de rigorile slujbelor şi ale vieţii urbane abordează şortul şi vestimentaţia lejeră sau ultralejeră.

Iată că intră feribotul venit de la Pireu.

Toată lumea se înghesuie spre gardul de sîrmă care protejează teritoriul gării maritime.

— Veniţi să vedeţi, spune domnul Zafiropoulos, transformat pe loc în gazdă şi ghid.

Deocamdată nu pot să mişc, trebuie să protejez iahtul, feribotul face manevră dificilă stîrnind valuri care-l proiectează pe *Hai-Hui*$_2$ în cheu atît de violent, încît un balon de acostare dăruit la lansarea la apă de către echipajul navei-şcoală *Mircea* prin căpitanul de rangul 1 Hîrjan, se rupe şi se duce la fund. Dublez rapid numărul baloanelor de acostare şi-l şmotruiesc în gînd pe secundul

care se lălăie la cîţiva paşi de cheu şi nu-şi dă seama că intrarea unui asemenea mastodont în port îl hîţîie bine pe *Hai-Hui*$_2$ şi că locul lui nu este să-l asiste pe *manager*, ci pe skipper.

Nu-şi sfîrşeşte bine manevra de legare la cheu mastodontul în cauză, că-şi face intrarea în acvatoriu un al doilea feribot mai modest ca dimensiuni, dar tot atît de hotărît să scoată sufletul skipperului. Cînd valurile se mai potolesc, ciceronele despică mulţimea, skipperul îi ţine în siaj şi asistă cu veselie la felul cum domnul Zafiropoulos trece pe lîngă poliţişti şi vameşi ca Polycrates însuşi, zvîrlindu-le două vorbe peste umăr, după care plasează tandemul între pupele rabatate ale navelor, pupe enorme, adăpostind cala-garaj de unde izvorăsc două puhoaie umane. Samieni reîntorşi acasă de pe continent cu geamantane şi boccele, turiştii septentrionului cu raniţele sub care atîrnă salteluţele din pai împletit strîns sul, un caleidoscop ameţitor de figuri agresiv brunete şi molcom blonde, apoi un fel de gardă de onoare monarhală, splendizi călugări cu ranguri înalte, cu pletele împletite în cozi frumos mirositoare, purtînd culioane de catifea, îngrijiţi cu minuţie, flancînd un „Mercedes" negru spre care se îndreaptă grav un mitropolit atunci debarcat, însoţit de suită, avînd pe culion o cruce din diamante. Departe de noi simplitatea primilor creştini. Specia are vocaţia ierarhiei şi supuşeniei, a hărăzirii de atribute dumnezeieşti şi totalitare celor mai isteţi din sînul ei, care se ştiu cocoţa mai sus decît media. Skipperul mustăceşte. Mustăceşte şi locotenent-colonelul, care, s-a văzut, fiind de rezervă, s-a ţinut tot voiajul într-o rezervă totală. Ambii nu reacţionează pozitiv decît la ierarhia militară şi la ceremoniile militare care implică, de la prima — raportul zilnic, la ultima — jurămîntul ; o întreagă istorie a patriei.

După ce navele îşi deversează conţinutul uman, începe manevra de debarcare a automobilelor, cu un punct deosebit de spectaculos : debarcarea unui autotren compus dintr-un autocamion şi două remorci cu marfă. Autocamionul are o remorcă în pupa şi o alta în prova, aşa cum le-a putut urca pe navă. Şoferul, un mic diavol smolit se dovedeşte un as al manevrei. Cheul este foarte îngust şi afurisitul, în loc să scoată mai întîi remorca din spate şi abandonînd-o pe cheu s-o tracteze pe cea din faţă, se

încăpățînează să le scoată pe amîndouă împreună, ceea ce și reușește în aplauzele skipperului.

Cum a apărut și secundul, domnul Zafiropoulos intră rapid în pensiunea unde locuiește să-și anunțe soția de prezența iahtului românesc, după care dăruiește echipajului un pliant al insulei pe care-și petrece vacanța.

Secundul comite indiscreții, dezvăluind profesia skipperului și cum domnul Zafiropoulos auzise sau citise ceva pe vremea cînd era cetățean român, iată că este solicitat să dea un autograf pe una din cărțile aflate în biblioteca iahtului.

— Duceți-vă în Kos și în Rodhos, spune ciceronele nostru la despărțire. Ce să căutați în Ikaria ? Acolo se duc numai bolnavii, pentru apele termale... Mîine de dimineață sînt la iaht. Rhodos este o minune. Și Kos este o minune...

Nu se poate nega rolul tonifiant pe care prezența bărbatului masiv și jovial, îndatoritor și simpatic, l-a avut asupra echipajului în acel colț îndepărtat de lume egeeană, după cum nu se poate face abstracție de tot ceea ce a legat veacuri în șir Țările Românești de universul Orientului Apropiat. Există un ce comun și după cum s-a văzut din cărțile cu *Hai-Hui*$_2$, am vorbit românește la Istanbul și Gelibolu, la Karabiga, un tîrg pescăresc izolat pe coastele Asiei Mici, și, iată, acum în Samos.

Ciudat sentiment de izolare în această lume pestriță care împînzește *front de mer*.

Apoi vine noaptea cu ritmul înfundat al motoarelor auxiliare care bat monoton în pîntecele metalice ale celor două feriboturi, cu licărul puzderiei de stele în apele abia încrețite ale golfului...

...În noaptea de *30 spre 31 iulie, la Vahti-Samos,* cînd skipperul își făgăduise marea aventură a întoarcerii în timpul absolut, avid să umple golul de informație mai ales în ceea ce-l privește pe Pythagora, epoca lui de inițiere memphitică, apoi ucenicia lui Zamolxis și constituirea confreriei răsăritene alcătuită din preoți nomazi care-au ajuns pînă-n Indii și-n Tibet și la populațiile nomade din Răsărit, la goți apoi și la avari, încercînd o alianță împotriva Romei, a Apusului care le amenință structurile, s-a întîmplat să apară Xenia cipriota, fe-

meia lui Kir Manolaros pentru cine voia să-i accepte această identitate afişată în agora, de fapt căpitanul Kanakakis unul din cei mai diabolici traficanţi din Egeea şi, ca întotdeauna la apariţia ei, programul vrednic de stimă al skipperului s-a dat peste cap. În noaptea aceea Xenia îi ceruse căpitanului Radu Nanu Păcurar sub numele căruia skipperul se pusese la adăpost de indiscreţi, să fie pe ulicioara care astăzi se numeşte Fidion, cînd clopotul din turla bisericii Sfîntul Spiridon va bate miezul nopţii. Ulicioara răspunde pe coastele înălţimii Thio în drumul care duce la cătunul Mourtia aşezat în golful adînc de pe coasta de est a insulei, la nord de insuliţa Kasonisi, loc minunat de ancoraj şi pîndă pe apele strîmtorii. Împotriva tuturor datelor aparente ale determinismului genetic, Xenia cipriota este o roşcovană cu păr greu de aramă veche pe care-l poartă ridicat într-un coc bogat, legat cu turban negru din mătase de Mosul şi de cîte ori am văzut-o, mi s-a arătat în aceiaşi rochie din tafta neagră, cu mîneci bufante despicate la umeri să i se vadă carnea albă, pietroasă, strînsă pe talie, croită hoţeşte pe sîni, garnisită la poale cu franjuri de panglică, machiată cu aceleaşi sulimanuri uşoare, cu rictusul făcut în coada ochiului stîng şi buzele conturate violent cu un roşu aţîţător. Întîmplările legate de întîlnirea cu Xenia cipriota îl fac pe skipper să piardă alte două întîlniri esenţiale, cea cu Polycrates şi cea cu Herodot. Polycrates ar putea fi socotit ca cel mai norocos tiran al lumii vechi, dacă i se scade de la activ modul prostesc în care s-a lăsat prins de duşmanul său şi chinurile cumplite care i-au precedat moartea prin crucificare. Omul pusese stăpînire pe Samos ajutat de 15 mercenari, alegînd ca timp al loviturii de stat vremea tăierilor la vii, cînd *geomores,* marii latifundiari erau împrăştiaţi pe la moşiile lor.

În cazul lui este vorba de felul în care este folosită puterea, problemă cu totul actuală a politologiei, mereu răstălmăcită de Xenia care înţelege prin putere, puterea de cumpărare, puterea de a ruina altă putere de cumpărare (a Mariei, a Elenei, a Irinei, căpităneselor şi ele), puterea de seducţie, puterea intrigei şi alte multe variante ale aceluiaşi atribut, în numele căruia convocase, de fapt un şiretlic ca să-şi arate farmecele şi să-l transforme pe căpitanul Păcurar în unealta răzbunării ei. Este prea adîncă noaptea, prea plină de voluptatea miresmelor

acelui pămînt binecuvîntat de Hera, pentru a stărui asupra Xeniei şi a întrerupe astfel şirul acestei povestiri, făcînd mereu volte între un Jurnal de bord lapidar şi o carte de călătorie pe mare, ceea ce este cu totul altceva.

Herodot cel fugit din Halicarnas-Bodrum se pare că a îndrăgit Samosul ionian, dialectul şi obiceiurile lui. Cum skipperul nu este specialist în dialectologia vechilor greci insulari, îl crede pe Herodot care afirmă că fiecare insulă îşi avea dialectul ei şi că, în Ierusalimul egeean sectarismul acesta dialectal mergea atît de departe încît femeile vorbeau într-un fel, bărbaţii în altul, ceeà ce nu este un lucru chiar atît de nou şi localizat nu numai în Patmos, chestiunea existînd de la povestea cu Eva, şarpele şi ispita.

Ceea ce face farmecul acestei nopţi este o împletire ciudată de stări inefabile în care prezenţa carnală a Xeniei devorată de o mie de pasiuni furibunde se sublimează într-o identificare cu timpul absolut al locurilor, astfel că existenţa Miletului dincolo de strîmtoare, a Efesului, a cetăţilor-oraşe : Priene şi Mios este o realitate pe cît de vie pe atît de dramatică. Toţi navigatorii Egeei au băgat de seamă cum golful Latmu al acelor vremi, în care golf se vărsa rîul Meandru, actualul Menderes, golf excelent pe coasta căruia au fost construite cetăţile-port : Milet, Priene şi Mios s-a umplut deceniu după deceniu cu aluviunile rîului, împingînd uscatul mult spre Marea Icariană, transformînd golful într-un lac interior, ruinînd economia cetăţilor şi gonindu-le locuitorii. Cum navigatorii milesieni sînt cei care-au fundat Tomisul de la Pontul Euxin, probabil că au şi migrat aici cînd Meandru a început să le împotmolească portul şi oraşul, aşa că *Hai-Hui*$_2$ nu face decît să întoarcă o vizită uzuală, indiferent de cîte veacuri separă cele două direcţii ale fluxului care-a unit punctele terminus : Tomis-Milet.

Iată-l pe distinsul poet Anacreon, unul din intimii lui Polycrates, puţintel sibarit, însoţit de celebrul sculptor Theodor din Samos. Am întotdeauna rezerve faţă de poeţii de curte care-şi acordă lira în acelaşi timp cu deschiderea buzunarelor, nu ştiu cît de sincer este Anacreon (Ion Acsan îl omite din *„Constelaţia Corifeilor"*) cînd îl laudă pe Polycrates, dar o face cu subţirime, divulgînd haosul şi corupţia din vremea guvernării marilor latifun-

diari şi slăvind mîna forte a tiranului, care concentrînd atributele puterii a dat Samosului strălucire şi putere.

— Iată, tinere, spune Anacreon luîndu-mă familiar de braţ. Ce este acest Vahti modern decît un orăşel agreabil de vacanţă, existînd prin turişti, nu prin bine ? ! Pe cînd vechiul Samos al lui Polycrates... Ehei ! Polycrates l-a adus pe marele arhitect Eupalinus, mă ierţi Theodor (îi admir delicateţea, un sculptor trebuie să fie deopotrivă arhitect şi într-un fel, inginer) l-a adus din Megara, a atras pe toţi tehnicienii din insule şi din Atena, plătindu-i substanţial, a pus pe picioare santierele navale, dînd de lucru tuturor, a organizat echipe de meşteri care-au lucrat în Creta şi aiurea, sporind veniturile insulei, a îmbunătăţit rasele de porci, aducînd prasilă din Sicilia, a naturalizat rasele de oi atice şi milesiene, rasele naxiene de capre, pînă şi bravii cîini din Molossus şi Laconia au fost aduşi în Samos spre a revigora rasa autohtonă... A înţeles ce este aceea o balanţă economică. Atunci am fost mari exportatori de nave şi tot atunci am avut cea mai puternică flotă din Aigaion Pelagos...

Anacreon creionează volubil un Samson în plină înflorire economică, apoi, printr-o voltă abilă se opreşte la artă, demonstrîndu-mi că prin fragilitatea ei are întotdeauna nevoie de un anume climat, răsplătindu-şi înţelegerea ei de către epocă, prin nemurirea epocii care-o stimulează. Excluzîndu-se pe sine, îl elogiază pe marele sculptor taciturn.

— Iată-l pe Theodor, fiul lui Telecles şi nepotul lui Rhecus, celebrul arhitect al templului Herei ! La trei generaţii, două genii date de aceiaşi familie. Bunicul şi nepotul. Unde altundeva decît în această insulă binecuvîntată de zei se-ntîmplă aşa ceva ? Unchi-său este unul din marii metalurgi ai acestui timp. Mi se pare că în una din cărţile tale ai scris despre constructorul podului de peste Bosfor.

— Mandrocles, am şoptit.

— Din Samos, a subliniat.

— Pentru oastea lui Darius, am zis.

— N-are a face. Constructor de geniu, Darius a ajuns la geţi, Herodot s-a sensibilizat, a plecat în documentare şi voi porniţi de la Herodot în argumetarea anterioritătii, fără să-l mai pomeniţi pe Mandrocles.

Ascult și învăț. Desigur am argumentele mele în legătură cu tirania, cea a lui Polycrates fiind excepția. Asigurat pe viață, fără să se lupte cu planurile editoriale și foarfecele redacționale, făcînd plajă și bînd lapte rece de capră naxiană sau trecînd-o pe vinurile conținînd toate aromele insulei, lui Anacreon i-a convenit să scrie ode închinate vieții bucolice. Se pare că avea sclavi care-i făceau treburile domestice și oricum nu căra vermorelul cu spinarea cît e vara de lungă, năduşind din greu pentru fiecare boabă de strugure. Cum am fost educat într-un foarte sever cult al valorilor, lipsindu-mi curajul să-i dau în tărbacă pe înaintași, să-i scuip în barbă sau să-i alung din biblioteci declarîndu-i morți o dată cu epoca, cum înțeleg afirmarea unei generații nu prin negarea celei care a precedat-o, ci prin sporul firesc de nou care-i este propriu în mod dialectic, îl ascult cu respect pe poet lăudîndu-și cele trei mari lucrări executate de samieni la inițiativa lui Polycrates. „Și pentru slava și nemurirea lui", ricanez interior, notîndu-mi să-l întreb pe Anacreon cît au costat aceste lucrări, cine le-a executat și dacă nu cumva au sărăcit insula, cu toate că, văzută și din acest punct de vedere, figura tiranului apare deosebit de complexă.

— Să vorbim de tunelul care aduce apă proaspătă în cetate (este vorba de vechea capitală Samos). Voi îi ziceți muntelui Castro și izvorului Sfîntul Ioan. Polycrates a captat acest izvor, a săpat în munte un tunel lung de șapte stadii, cu înălțimea și lățimea de opt picioare, în interiorul căruia acest genial Eupalinus din Megara, fiul lui Navstropos a săpat un canal prin care curgeau apele captate, fiind apoi distribuite fîntînilor din oraș, prin țevi de pămînt ars. Lucrare gigantică. Operă savantă de inginerie. Apa se aerisea, canalul se controla prin tunel. Noi numeam izvorul Gigartho sau Leucothea, nume pe care l-a preluat Plinius.

Mustăcesc știind că dacă facem escală la Pythagorion că să vedem ceea ce s-a redescoperit din tunel, pierdem o zi de marș spre sud. Dacă nu două.

— Să trecem la mol. Un adevărat dig înalt de douăzeci de brațe și lung de două stadii care a adăpostit portul. Minune a lumii eline. Și astăzi pescarii din Tigani scot pietre din el să-și clădească locuințele. Aruncă ancora acolo și la amiază ai să-l vezi trasînd conturul digului

pe fundul mării. Aici și-a adăpostit Polycrates nebiruitele lui penticontere. Despre templul Herei să-ți vorbească nepotul constructorului. Haide Theodor... Am terminat.

Theodor este pe cît de artist, pe atît de matematician. Precizează construcția : cît pe cît, ce volum de piatră cioplită, fixează poziția celor trei rînduri de coloane însumînd 136 de colonade, vorbește de puritatea stilului ionian și, brusc, face un salt în istorie. Un salt acuzator. Acuză puterea oarbă care asasinează spiritul și lucrările lui. Ascult fascinat rechizitoriul vindicativ al artistului. Perșii au ars templul-minune construit de Rhecus, bunicul său. A fost reconstruit și îmbogățit de samieni, pentru a fi prădat de romani. Verres l-a jefuit cum trebuie, apoi Antoniu, sclavul pe veci al Cleopatrei l-a jefuit pentru a-și fermeca amanta. Desigur își bruftuie concetățenii care din frontoanele de la castele și din marmora albă a colonadelor și-au făcut garduri la vii, sau și-au țărcuit ogrăzile. Ion Ghica a găsit într-o astfel de ogradă o superbă mînă de femeie sculptată în marmoră pură, de două ori mai mare decît în natură, a presupus că este mîna Herei, a salvat-o de la distrugere aducînd-o în țară (o Hera primitivă, din templu, se află la Luvru). Sculptorul nu pomenește decît în treacăt de Ion Ghica pe care-l socotește un erudit și se repede la inițiatorii raidurilor de distrugere totală, luîndu-i la refec pe anglo-americani pe care, spre savoarea auditoriului, îi vîră în aceeași oală cu alți criminali de război, înșirînd cifre exacte ale uciderilor în masă începînd de la Hamburg și terminînd cu Hiroshima.

Pasiunea dintotdeauna a elenilor : politica.

Cum lucrurile se încălzesc, Anacreon mă strînge semnificativ de braț, îmi oferă panerul în care se răsfață celebrele prăjituri locale cu susan și miere, susanul fiind o plantă a Samosului căruia turcii i-au spus și Insula susanului sau Susam-adasi.

Tot așa de brusc cum se lansase în diatribă, sculptorul virează de bord și vorbește despre tatăl bunicului său, deci despre străbunicul Fileus, mare meșter samian și despre felul de organizare al familiilor de meșteri care-și treceau profesia din tată-n fiu creînd astfel marile tradiții ale corporațiilor meșteșugărești. Și Xenia care nu visează decît răzbunare. Și zorii care mijesc deasupra templului Herei. Și timpul, orele, minutele, secundele, acest flagel modern, acest zeu al superficialității, acest bici

nemilos care-şi zornăie solzii în carcasa deşteptătorului de 100 lei bucata, şterpelit familiei să ne amintească la bord cît de trecători sîntem.

Aşa că miercuri *31 iulie 1985* la orele 6.30 se dă deşteptarea la *Hai-Hui*$_2$ o dată cu plecarea celor două feriboturi. Înţelegem cîte ceva din mecanismul excelent pus la punct al turismului local. Călătorii veniţi de pe mapamond să viziteze Grecia ajung la Atena cu avionul, trenul sau automobilul. Tinerii cu raniţele în spinare îşi iau bilete la vapor, colindă insulele sau rămîn în aceea care le place mai mult, aşternîndu-şi salteluţele şi sacii de dormit prin parcuri, pe faleză, sub platani sau tamarişti, fără nici o restricţie. Cei cu bani îşi urcă maşinile pe feriboturi şi colindă insulele, instalîndu-şi corturile sau rulotele unde le convine. Sînt o sută de modalităţi de a face turism, de la iaht la avion, fiecare vizitator lăsîndu-şi obolul care intră în visteria statului şi a localnicilor. Prietenul nostru, domnul Zafiropoulos ne-a descris cu atîta căldură Rhodosul încît ne-am fixat pentru insula Colosului una din cele şapte minuni ale lumii antice. Avem treburi tehnice la bord. Verificăm arborada cu minuţie, şcotele şi fungile. Cu toată căldura de iad, pictura albă asigură în cabină o atmosferă suportabilă, departe de etuva care a fost *Hai-Hui*$_2$ lemn natur. În plus, apa din canistre este rece, ca şi apa minerală din chesoane, ceea ce reprezintă o adevărată binefacere pentru echipaj.

La ora 8 prietenul nostru este la iaht. Îndatoritor şi operativ îl ia pe secund şi amîndoi fac plinul de apă de la hotel „Samos". Apoi îmbarcă echipajul în maşina care-i venise cu feribotul, familia utilizînd avionul din pricina răului de mare şi spre marea plăcere a iahtmanilor filează *front de mer* şi se înscrie în spiralele abrupte ale urcuşului pînă cînd, în drumul spre Pythagorion, şerpuit printre case, lat de-o maşină, găseşte o platformă care domină golful şi oraşul. Face manevră, aşteptat de maşinile care urcă sau coboară. Peisaj edenic : golful de azurit, oraşul care acum văzut de sus îşi dezvăluie toate tainele stradelelor croite cu fantezie, albul de cretă al caselor. Încerc să redescopăr balconul din lemn de pe care căpitanul Păcurar a fost silit să coboare în stradă pe o coardă groasă de viţă încărcată cu ciorchini uriaşi

de Afuz-Ali, Xenia dovedindu-se şi romanţioasă, nu-l identific, în schimb, îl vedem pe dalbul *Hai-Hui*$_2$ şi desigur ne pozăm toţi trei, rugînd o turistă melancolică să mînuie aparatul. Aflăm că este italiancă şi, probabil, aşteaptă la autostop. Cum mai sînt cîteva mărunţişuri de rezolvat, ilustratele de pus la cutie, secundul dispare cu prietenul nostru şi skipperul rămîne să patruleze cheul în aşteptarea brizei.

Iată că tînărul brunet şi cîrlionţat de pe caicul din pupa vine surîzător la iaht ducînd în braţe o lubeniţă mamut. O dăruieşte echipajului din partea celuilalt echipaj. Ne înţelegem de minune. Îi fac semn să aştepte. Scot de la protocol un pachet de ţigări „Tomis" în cutia lor elegantă. Pleacă ţopăind de bucurie. Drahme primise de la fiecare cumpărător, ţigări „Tomis" mai puţin. În puţinele ore cît le-am mai stat le cheu am schimbat semne de simpatie : skipperul mimînd deliciul gustativ, junele arătîndu-i pachetul neatins.

Iată familia Zafiropoulos în plen.

Au hotărît să asiste la plecarea iahtului românesc. Invită echipajul la terasa „Samos", unde acesta, ghiftuit de dimineaţă cu deliciile cambuzei, se rezumă la o cafea şi un pahar cu apă de la gheaţă. Slavă Domnului, subiecte de discuţie cu ghiotura : de la cunoştinţele comune la această revenire în patria strămoşească, aclimatizare şi viaţă cotidiană.

Există o nostalgie a României ?

Există, chiar dacă nu este mărturisită. În voluptatea cu care i se vorbeşte limba. În interesul faţă de ce „mai este în ţară". Firesc.

Ora 11.05.

Se ridică briza.

Ridicăm velele lăsîndu-le să fluture.

Cineva de la cheu ne face o urare tradusă de domnul Zafiropoulos : Vînt bun în pînze !

— Să te-audă Posseidon, amice !

Gata !

Secundul molează barbeta pupa, domnul Zafiropoulos barbeta prova.

Doamna ne face cunoscutul semn de rămas bun.

Hai-Hui $_2$ se depărtează de cheu numai cu velele. Este ora 11.10 şi lochul a totalizat 4 102,4 Mm ; o minciună grosolană, dar oricum, un punct de reper.

De la Samos la Kálymnos

Ziua de *miercuri 31 iulie* este o zi a echilibrului perfect dintre starea interioară a echipajului şi seninătatea radioasă a peisajului samian. Skipperul îşi dă seama că a găsit în co-proprietar un secund care încearcă din răsputeri să-şi făurească o biografie marină, întrunind date esenţiale ale acestei ciudate profesii de vacanţă începînd cu disciplina responsabilă a fiecărui gest.

Făgăduisem familiei Zafiropoulos că o vom saluta chiar la traversul plajei, dar briza leneşă abia ne scoate din portul interior în golful de un albastru intens, dealtfel singură culoare violentă a acestei lumi insulare. Există o dorinţă arzătoare a skipperului de a-şi însuşi lumea care-l înconjoară, de a o reînsufleţi prin cuvînt, de a şi-o fixa prin cuvînt şi, în paralel există rezistenţa tenace a universului înconjurător faţă de această luare abuzivă în posesie. Cuvintelor le scapă nuanţa şi pitorescul, tuşa viguroasă a unui tamarisc, poezia foilor de palmier, sentimentul straniu că cerul s-a vidat de el însuşi, senzaţia că apa translucidă a trecut la o stare intermediară între condiţia ei de lichid şi aceea de piatră preţioasă, de cristal tăiat în mii de faţete, tot atîtea oglinzi care reflectă nuanţele albastrului marin însufleţite de lumina solară, dar mai ales le scapă cuvintelor „ecoul" tuturor acestor date ale lumii materiale în prea adîncul de sine.

Îi rămîne skipperului o singură şansă : să se difuzeze dincolo de limitele lui fizice, să se încorporeze clipei şi lumii acestei clipe. Ceea ce şi face, abandonîndu-se brizei leneşe şi voltelor şi mai leneşe prin care ţesem ambele maluri ale golfului, apropiindu-ne pînă vedem licărul nisipului pe fund sau cocoaşele acoperite de alge ale stîncilor submarine.

Este o încîntare să descoperim cariera de var din babord, apoi, la a nu ştiu cîta voltă, o bisericuţă albă cu ştiuta clopotniţă din zidărie în formă de arc sub care este agăţat clopotul, cărăruile şerpuind printre pinii maritimi, plaja de care ne apropiem conform înţelegerii şi de la capăt, voltă după voltă, asezonate cu scăldat plin de delicii în apa transparentă.

La 14.30 încă sîntem în golf. Ne dublează din prova iahtul *Desiré,* cu tenda pusă peste ghiu, navigînd cu motorul. Constatăm că la gura golfului există un anafor, dublat de o mişcare circulară a brizei. Prindem vînt, urcăm spre gura golfului şi brusc prova este rotită cu 180° şi iahtul împins spre Vahti. Repetăm figura de cîteva ori şi sătui de a ne întoarce după cîrmă, pornim motorul. Ne trebuiesc 10 minute de motor să dublăm capul care maschează vîntul şi să ieşim într-o mare treierată de o briză veselă care ne saltă lochul la 7 noduri.

Zeii se arată generoşi.

La ora 15.45 dublăm capul Kotsikas, savurăm lubeniţa şi avem viziunea întregii peninsule de o solitară şi aspră sălbăticie. Nu este de mirare că Samosul a fost raiul piraţilor. Golfuri adînci sub stînci verticale, labirint de insule şi insuliţe : Agios Nikolaos, Prasonisi, Makronisi, Strogilo, canale şi canalete vegheate de colţi perfizi de stîncă, coasta urcînd abrupt, un drumeag care duce la mănăstirea Agios Paraskevi ascunsă în fundul unui golf tainic şi nici o vietate în lentilele binoclului puternic de marină.

Pînă la ora 17.45 dublăm peninsula de nord a Samosului şi capul Prasso.

Schimbăm de drum spre a dubla partea estică a insulei.

Ne angajăm în strîmtoarea Samos.

Peisaj biblic.

În babord, pe coasta Asiei Mici, munţii Çan cu vîrful dincolo de 1 200 m înfipt în cerul acum dens, de un albastru diafan. În tribord un golf imens, înconjurat de înălţimi domoale cu văile în umbra roşiatică a amurgului. Este o sihăstrie absolută care explică de ce insulele adăpostesc atîtea mînăstiri.

Înserare divină. Cerul şi marea şi munţii primesc culorile amurgului într-o pace serenă, subliniată de apariţia velelor a două iahturi care alunecă ca-n vis.

Pe urmă are loc o rotire incertă a vîntului care începe să ne pună la încercare nervii, greementul şi perspicacitatea. Chestiunea dublată de un şir de anafoare în care apa se roteşte vizibil. Încă 15 minute de motor ar fi rezolvat situaţia, dar cum visteria iahtului a fost afectată de obţinerea vizei pentru secund, cum ne-am cam atins de stocul destinat Egeii, suplinim lipsa motorului cu ingeniozitatea care pune în lucrare bicepşii. Adică urmărim

relieful şi vedem pe ce gură de vale sau de torent iese o pală de vînt care încreţeşte apa. Fixînd fîşia de apă vălurită, skipperul godilează din cîrmă şi secundul aşezat călare pe prova, ramează puternic cu pagaia pînă cînd adierea umflă pînzele şi ne tîrăşte o jumătate de cablu în interiorul strîmtorii. Cum cîrma nu are efect, de cum prova schiţează o abatere de la drum, secundul o aduce la calea cea dreaptă, vîslind.

Năduşim copios, dar luăm lucrurile aşa cum sînt, skipperul ţinînd cu dinţii de fiecare gram de benzină, ştiind că de fapt periplul egeean abia a început.

Jocul ţine supărător de mult şi noaptea ne prinde în strîmtoarea îngustă, barată la gura ei sudică de insula Abanoz sub jurisdicţie turcească. Are loc un amestec de brize, unele venite de pe coasta munţilor Çan, altele de pe înălţimile Samosului, o dulce babilonie care ne hărtăneşte velele şi-l obligă pe skipper să-şi facă comentariile doar în gînd. Din anafor în anafor, din adiere în adiere, la orele 20.45 sîntem în traversul satului pescăresc Possidonio. Secundul aprinde felinarul cu bilichid : diluant şi ulei comestibil. Cîrîie pe undeva o barcă automobil, apoi totul se cufundă în noapte şi în linişte serafică. Este foarte întuneric, un întuneric de smoală accentuat de înălţimile care domină strîmtoarea.

Farurile unui automobil execută piruete strînse pe serpentinele abrupte care coboară la Possidonio : cîteva lumini presărate etajat, apoi un grup de lampadare cu neon, apoi o briză veselă ne face să dublăm farul şi insula Abanoz, lăsîndu-le în babord.

Ne desprindem de zona adăpostită a Samosului.

Ţinem capul pe luminile de la Ireon, desigur netrecut pe bătrîna hartă nr. 34 şi beneficiem din plin de rafalele de la coastă, descifrînd curcubeele fosforescente ale portului de iahturi Pythagorion, ca şi pe cele ale vechii capitale : Samos. Cartul în doi ia sfîrşit la orele 22.30 cînd secundul este ţinut la eche şi skipperul trece la hartă luînd cu sine blestematul felinar cu bilichid. De bine de rău poate lua două relevmente compas, poate stabili punctul estimat-observat şi, aşezat comod în gura roofului, poate admira peisajul nocturn, cu atît mai liber cu cît secundul este un taciturn înţelept. Coasta este semănată cu cratere luminiscente : localităţile. În una sau alta dintre ele, mai ales la cele de pe litoral strălucesc lampadare viu colo-

rate : albastre, roşii, galbene, portocalii. Dacă sîntem foarte atenţi, avem senzaţia că auzim cîte-o răbufnire de muzică. Farurile automobilelor taie noaptea urmînd acelaşi desen sinuos al drumului de munte.

La ora 23.00 sîntem la traversul capului Dip de pe coasta anatoliană şi skipperul urmăreşte manevra secundului care aduce iahtul în drum compas 160°, ceea ce înseamnă sud la sud-est, lăsăm oaza feerică de lumini policolore ale Pythagorionului în pupa şi skipperul se pregăteşte să se retragă la cuşetă. Gestul este subliniat de o salvă masivă de artilerie care dizlocă masele de aer făcînd să ne ţiuie timpanele. Confratele Ion Ghica, bei de Samos, înverzeşte de invidie.

Nu se pot compara detunăturile puşcoacelor care l-au întîmpinat atunci cînd a debarcat spre a-şi lua postul în primire, cu salvele de artilerie reactivă care hîţîie insula, trase în onoarea skipperului de pe *Hai-Hui*$_2$ care se duce la culcare, retrăgîndu-se în somptuoasa cabină decorată cu tablouri dragi inimii lui semnate Luchian, Andreescu, Renoir şi Paul Signac, acel entuziast navigator care a descoperit pictorilor francezi încîntătorul Saint-Tropez, ajuns cu iahtul pînă la Istanbul. Signac, teoreticianul neoimpresionismului, pe care susnumitul îl iubeşte mai mult ca pictor şi navigator decît ca estetician. Salvele se succed salvelor, lambriurile din lemn de trandafir a cabinei lucesc mat, lucesc inoxurile ; bronzul lămpilor de veghe, catifelele şi brocarturile dau interiorului un ce intim şi voluptos, apoi perdelele grele de la alcovul Xeniei se dau în lături şi Xenia îşi face apariţia în *hemation*-ul din voal diafan spunînd cu glasul ei de alto :

— Mîine este 1 august şi Kanakakis încă trăieşte. Dacă eşti cu adevărat un bărbat, despică-i pieptul şi adu-mi inima lui sîngerîndă.

Ştiu că vitejii locului pînă treceau la fapte îşi măreau presiunea la ulei împroşcîndu-se cu cele mai pitoreşti sudălmi, făgăduindu-şi reciproc devorarea măruntaielor, începînd cu bojocii ; dar nici chiar aşa.

— Navă care taie prova ! se aude glasul secundului.

Skipperul rezistă eroic farmecelor femeii cu păr de aramă şi ieşind în cockpit constată că nava de pescuit se duce paşnic spre coasta Asiei Minor şi că secundul ţine cu străşnicie prova pe insula Gaidharos care desparte strîmtoarea Eronda de strîmtoarea Gaidharos.

Cînd preia cartul de la ora zero, skipperul face punctul, trage linie şi adună.

Briza generoasă de sub insulă a căzut, rămînînd o adiere care împinge iahtul spre strîmtoarea Kapari despărţind continentul de insula Kapari şi conducînd pe coasta de nord-est a insulei Kos, acolo unde se află şi portul cu acelaşi nume. Distanţa este mică, numai 47 mile de la Vahti, dar skipperul se neliniştește pe de-o parte din pricina aspectului general al zonei în care navighează, pe de alta din lipsa vîntului şi din prezenţa traficului. Bineînţeles că, de cum au început să apară navele, felinarul a hăplăit uleiul comestibil, flacăra a ajuns la diluant şi instrumentul a luat foc, secundul fiind trezit din primele secunde de somn adînc spre a-şi exercita prerogativele de pompier, alintat şi răsfăţat blînd de omul de la eche.

Zona în care *Hai-Hui*$_2$ coboară spre sud se compune dintr-un petec de mare încorsetat la nord de insulele Ikaria şi Samos, la est de coasta foarte diversificată ca relief a Asiei Mici, la vest de şirul de insule începînd cu Furni, între Ikaria şi Samos, urmînd direcţia generală 140° printr-o puzderie de insule, insuliţe şi stînci : Arki şi Patmos sau Ierusalimul Egeei, insulă dominată de monastiri şi monahi, unde se afla grota în care evanghelistul Ioan a scris „Apocalipsa" :

...*„mă aflam în ostrovul care se cheamă Patmos... Şi am auzit înapoia mea un glas puternic, ca sunetul unei trîmbiţe care zice : „Eu sînt Alfa şi Omega, Cel dintîi şi Cel de pe urmă".*

Mai spre sud, insulele Leros şi Kalymnos — insula pescarilor de bureţi —, acest şir de insule cade pe insula Kos, puntea dintre ele şi zăvorul strîmtorilor care le desparte fiind insula Kaparî. Ca să se sublinieze mai bine faptul că acest pod de insule este rămăşiţa părţii de continent scufundată în mare din cine ştie ce eră de început, mijlocul petecului de mare este punctat de la nord spre sud de insulele Gaidharos, Kunelli, Farmakonisi, Gargari şi Kalolimnos. Desigur, te poţi bălăci în voie între aceste arhipelaguri şi coasta Asiei Mici cu o singură condiţie : din prea mult entuziasm să nu te caţeri pe vreun colţ de stîncă.

Se fixase ca lege de fier, să nu ne apropiem de insule sau de coastă sub trei cabluri. Se conta la bord pe sinteza lecturilor în care un punct era rezervat vizibilităţii. Aici

se lăuda excesiv limpiditatea aerului egeean, faptul că insulele puteau fi văzute de departe printr-un fenomen ciudat de refracție și așa mai departe. Skipperul avea îndoieli izvorîte din croaziera precedentă. Îndoieli care s-au transformat în certitudini spre orele 3 cînd, de pe suprafața acestui imens lac interior, au început să se ridice perdele grele și opace de pîclă și cînd vîntul căzut de-a binelea, ne lasă în voia navelor apărute fantomatic din marea lăptoasă de cîlți. Se pune motorul la postul de marș. Nu este deloc vesel să stai în derivă avînd în prova o insulă joasă, înconjurată de stînci submarine sau aflate deasupra nivelului mării, într-o strîmtoare cutreierată de caice de pescuit și tot felul de cabotoare, dar cum sîntem hotărîți să frigem ficatul aprigului Kanakakis, trebuie să-l urmărim din insulă în insulă, indiferent de condițiile meteo, altfel riscînd batjocura Xeniei.

Sîntem în ziua de *Joi 1 august*, mai avem o zi pînă să se împlinească previziunea inginerului agronom din Samos în legătură cu Meltemi și notăm în Jurnalul de bord o splendoare de calm plat de la ora 3 la 7.30 cînd se ridică o briză ușoară, incapabilă să vînture pîcla. De cum răsare soarele vizibilitatea se înrăutățește în sectorul prova, pîcla jucînd rol de oglindă reflectorizantă, așa că un cargo grăbit ne cam face părul măciucă ; dar buni sînt zeii și tot bălăcărind cu o jumătate de nod prin mizeria aceea cîlțoasă, la ora 7.50 avem grupul de insulițe Gaidharos și Kunelli în tribord și la travers. Trebuie să fii de-al locului pentru a tenta o apropiere. Gaidharos este o cocoașă ieșită din mare, are în partea de nord-est o centură de insulițe și stînci, iar în sud insulița Kunelli. Vedem o așezare omenească pe Gaidharos, vîntul joacă plictisitor, cade, se aiurește rotindu-se de la S—SV spre N—NE direcția lui dominantă și secundul, care nu se împacă deloc cu felul cum mareea neagră din Istanbul a mînjit iahtul, se hotărăște să ia măsuri radicale. Înarmat cu buretele de baie al skipperului și o găletușă cu detergenți, se apleacă peste bord și-i trage un șmotru ca la nava-școală. După ce freacă opera vie, ca să nu-și piardă elanul, coboară în cabină și se dedă aceluiași dezmăț igienic scoțînd de pe rol buretele respectiv. Apoi, cu mutră autocritică, se apucă să combine în altă proporție bilichidul pentru felinar. Facă Poseidon ca noua formulă să nu ne arunce în aer, și ca

în zelul lui de a avea lumină la bord, secundul să nu fi asezonat amestecul şi cu niscaiva benzină.

La orele 11.05, după programul ştiut, se ridică vîntul care ne poartă cu 2 noduri spre insula Farmakonisi. Dublăm Farmakonisi la ora 13.15. Briza se întăreşte. Avem pe loch 6 noduri. Minune. Atmosferă de bord destinsă. Urîciosul de la eche şi-a încetat comentariile sarcastice în legătură cu formula unui combustibil realizat cu mijloacele bordului, capabil să transforme un lămpaş de căruţă ridicat la rangul de felinar nautic într-un proiectil reactiv, fără să atragă după sine dezmembrarea ambarcaţiunii. Iată că din prova apare o splendoare de ketch — un 13 m sub pavilion danez, avînd înscris pe velă numărul 526. Iahtul poartă „Zodiacul" la remorcă, este ultradotat, are viteză, echipajul ne face semne amicale, probabil ne-o fi chemat prin radio-telefon, ei zboară spre nord, noi coborîm spre sud aşa că lucrurile se aranjează de la sine.

La orele 16 vîntul cade, lăsîndu-ne în derivă pe hulă la traversul insulei Büyük Kiremit aflată pe coasta nord-vestică a peninsulei Bodrum. Peisaj sălbatic. Peninsula Bodrum este dominată de dealuri masive şi sterpe. Are conturul zimţat cu fantezie, plin de golfuri şi golfuleţe, marea este semănată cu puzderie de insuliţe şi stînci pieptişe, insula Büyük Kiremit este o cocoaşă enormă de piatră vegheată de un far, cu faleza abruptă prăbuşită în mare pe verticală şi, constatăm, are apetituri antropofage. Adică ne aflăm iarăşi într-un anafor larg, vedem apa rotindu-se între insulă şi un grup de stînci, iahtul derivează aspirat de insulă şi echipajul, ca să-şi cruţe combustibilul, godilează şi ramează încercînd să scoată iahtul din anafor, ceea ce şi reuşeşte, meritîndu-şi cu prisosinţă cina de care nu are parte după cum se va vedea mai jos.

S-a încălcat legea de fier care pune trei cabluri între iaht şi orice petec de pămînt sau piatră. În loc să fie pedepsit, echipajul a fost răsplătit cu peisajul acela de început al Terrei, stîncă peste stîncă, hornuri şi cornişe, crevase şi vegetaţie pitică, metalică parcă, rar cîte un pescăruş şi-n zare înălţimile Asiei Mici cu o localitate albă cuibărită undeva sub ţîţa abruptului.

Nemulţumit de harta numărul 34, total ineficientă la metoda de navigaţie care se impune, skipperul trece pe harta 61 „Marea Mediterană — partea de Est de la Pe-

ninsula Bodrum la Golful Finike". Va fi ultima hartă folosită în această croazieră. Scăpat de sub influenţa insulei Buyuk Kiremit are posibilitatea să se orienteze şi să se zbîrlească. Locurile sînt făcute pentru veşnica odihnă a imprudenţilor. Un număr infinit de stînci, arhipelaguri de stînci şi insuliţe dublează cu fantezie coasta de vest a peninsulei Bodrum pînă în strîmtoarea Çukaa sau Kos. În prova tribord sînt insuliţele Kalolimnos şi stînca Kardak, în babord insulele Cavuş, Karabakla, Topan, Lodo şi altă multe după cît se poate vedea de la eche. Cum seara este aproape şi tot noianul acesta de stînci devine ameninţător, skipperul hotărăşte să atingă Kos dublînd insula Kapari prin vest, cu atît mai mult cu cît comparînd cele două hărţi : 34 şi 61 constată că nu totdeauna cartografii s-au pus de acord ca în cazul grupului Kalolimnos de pildă. Pe harta 34 apare o insulă notată cu o formă de relief înaltă, deci vizibilă, precedată spre sud-est de două insuliţe, iar pe harta 61 insula centrală este un peticel de pămînt, iar stînca Kardak şi cele două insuliţe apar în sud-vest, aproape invizibile, cu toate că harta este la scara 1 : 300 000, deci mai mare. Binecuvîntîndu-i pe cartografi, skipperul pune prova pe Kalymnos. Nu înseamnă că dacă pune prova, iahtul îl şi ascultă. Este ora 16.00 şi vîntul îşi ia gustarea făcînd grevă, ceea ce dă prilej anafoarelor să ne răsucească după cîrmă şi să ne poarte în derivă spre insula Cavuş, garnisită cu un colier din colţii de granit şi să ne scurgă spre localitatea Gümäsluk Köy de pe continent, toată afacerea ajutată de un foarte vioi curent de suprafaţă.

Cum lucrurile se complică şi colţii aceia granitici n-au deloc farmec şi umor, skipperul deschide venele rezervorului şi secundul dă drumul la motor, risipind benzina. Numai două reprize de cîte 10 minute ne scot de sub influenţa insulei Cavuş, lăsîndu-ne în derivă în sud de Kalolimnos care arată mai curînd ca pe harta 61 decît ca pe 34. La ora 17 dublăm grupul de insule şi stînci Karabakla, skipperul vede farul de pe cap Huseyn, ultimul al peninsulei Bodrum, taie paralela de 37^0N şi la 18.30 face comentarii interioare netransmisibile semenilor lui civilizaţi, care-şi duc familiile pe litoral sau se amuză la hanul „La doi cocoşi". Cauza ? Calmul plat. Şi curentul care, încet dar sigur, ne întoarce în dulcea poiană presărată cu stînci de la Karabakla. Oricîtă răbdare îngerească

ar avea skipperul, mai ales plină de cuviinţă, în apropierea Ierusalimului egeean, toate obrăzniciile de pe pămînt şi de pe mare trebuie să aibă o limită.

— Motor ! mîrîie serenissima persoană de la eche spre bucuria profundă şi sinceră a secundului, care de fericire, văzînd cum rămîn în pupa negrele stînci în alge îmbrăcate şi de valuri bătute, se apucă şi coase genovezul, destrăbălîndu-se întru velărie, cocoţat pe cabină.

Ora 19.05. Stop motorul. Regăsim briza de S-SV de la care s-a stabilit cunoscutul N-NE.

De la ora 19.25 începe serenissimul să încurce capurile şi contururile şi golfurile, ajutat copios de hartă. Este sau nu este insula Topan stînca asta sordidă ? Dar măseaua asta cariată ce poate fi ? Çuka sau Tüylüce-ada sau Krusa şi de unde naiba a apărut o lumină pe insula Kapari, că nu este trecută pe hartă şi după cum apar luminile la uscatul care ne înconjoară din ce în ce mai strîns, cînd acum o clipă era unde trebuia să fie, parcă Posseidon ne-a înfipt tridentul în chilă, săltîndu-ne peste insula Kapari şi n-avem decît să virăm de bord să punem prova pe lumina care marchează peninsula în spatele căreia se află portul Kos.

Calm.

Şi s-o luăm ca la catehism.

De cînd s-au tipărit hărţile pînă acum, am mai văzut, multe s-au mai schimbat pe pămîntul ăsta mare. Au apărut oraşe noi. Diguri. Faruri şi lumini. Că avem insulele Kapari în babord nu încape îndoială. Că avem Kalymnos în prova, iarăşi nu încape îndoială. Dar cum bătrînul lup de mare Slocum, jovialul şi încercatul Slocum ne-a învăţat să ne îndoim pînă şi de propria noastră identitate (probabil că a pierit în clipa cînd a încetat să se îndoiască de calităţile şi rezistenţa lui „Spray") să ne îndoim de exactitatea estimei, să ridicăm genovezul 1 şi să ne lămurim după ce vom intra în cel dintîi port al insulei din prova, pentru că, iată, înserarea sumbră care falsifică distanţele, iată crestele care ne înghesuie punînd insulele în mişcare spre a ne încercui şi cum nu se poate jura că fiecare stîncă existentă în natură este şi trecută pe hartă, cel mai cuminte lucru ar fi să nu trecem în faţa propriului nostru orgoliu drept specialişti în navigaţie şi s-o luăm cu binişorul din aproape în aproape.

Navigăm în volte cu genovezul 1, între Kapari și Kalymnos, cu impresia absurdă că peninsulei Bodrum i-a crescut dintr-o dată un nas necuviincios de lung pe care și-l vîră în treburile noastre de navigație.

Din nou și pentru a cîta oară se demonstrează insuficiența echipajului de doi în asemenea condiții. Puiu a trecut la prova, pentru că bordul în care vîntul dă, deci bordul lung este babordul și dacă vrem să cîștigăm distanță, atunci trebuie să ne vîrîm cît mai aproape de coasta dublată de cordoane stîncoase. Skipperul nu poate coborî la hartă. Kalymnos este o insulă care îndeasă rafale turbate prin văile ei abrupte cu toate că vîrfurile nu depășesc 679 de metri. Se lasă un întuneric de păcură care face din insula Kapari și insulița stîncoasă și înconjurată de stînci din sud-vestul ei, un singur trup. Slavă întunericului, altfel am fi tentat o trecere prin șenal. Se întîmplă două fenomene complementare cînd tragem bordul în care vîntul refuză. Adică spre Kalymnos. Rafalele ne biciuie amarnic și avînd suprafață velică mare, ne dau o derivă consistentă. Intrați în unghiul mort al rafalelor, rămînem fără vînt. Nu s-ar putea spune că echipajul moțăie, sau că nu folosește periscoapele din plin. Voltă după voltă, secundul păzind cu strășnicie limita de 3 cabluri de la coastă, uzăm școtele fără nici un menajament și, dintr-odată vedem clar calota superioară a unei lumini fixe, arătîndu-se deasupra unei șei care închide orizontul. Este limpede că insula face aici un pinten abrupt și înalt intrat mult în mare și că portul se află în spatele acestei peninsule.

Muncim cu sîrg și fiecare milă o cîștigăm cu sudoarea frunții.

Apropierea de insula abruptă, stîncoasă, sumbră și parcă pustie, masă de piatră prăbușită în mare nu ne dă fiori de bucurie și de extaz poetic, cu atît mai mult cu cît se vede spuma albă a brizanților, aici sub vîntul ei neînsemnați, dar însemnînd cordonul de stînci submarine.

La ora 22.45 dublăm acel cap de piatră și brusc, ne aflăm în plină feerie nocturnă.

La orizont, în babord, parcă plutind pe păcura densă a mării în care se răsfrîng miriadele de stele, jocul policolor al iluminației care înseamnă o localitate pe insula Kos. Poate Mastihari. Poate Marmari. De acolo vine un vaporaș de pasageri și el plin de lumini strălucitoare ca-

re-i tivesc bordul și punțile. La verticală trec avioane de pasageri, tăind constelațiile cu semnalul roșu cu sclipiri de sub fuselaj. Se duc poate în Rhodos. Sau aterizează în Kos. Sau, virînd spre est, se duc la Bodrum, dacă cumva orașul lui Herodot are aeroport. M-aș mira să nu aibă. Vaporete ne taie prova. Sîntem în calm plat. Avem în pupa babord alte constelații semănate pe insula Kapari, farul cu sclipiri pe care l-am dublat ne avertizează că încă sîntem la adăpost și urmărind vaporeta vedem cum dispare dincolo de peninsula care ne atrage cu aceiași forță magnetică exercitată de toate insulele întîlnite în Marea Ikariană pe care am străbătut-o astăzi.

Același curent care ne absoarbe sub streșinile enorme de stîncă spre un fel de grote submarine. Aceleași anafore care ne rotesc după cîrmă. Apoi o rafală care ne smulge din inerție și ne aruncă cîteva cabluri spre interiorul unui golf adînc, teacă de spadă vîrîtă între stînci. Șomaj, derivă, rafală. Ieșim de sub suzeranitatea peninsulei de piatră aridă și, cum s-a întîmplat la Mytilene și Chios, brusc, vedem foarte departe în prova, luminile orașului. O foarte ciudată așezare de lumini etajate abrupt unele deasupra altora, dar dispuse și în adîncime pe direcția unui fel de corn al abundenței cu gura spre mare și celălalt capăt îngust tăind munții care închid orizontul. Încă două-trei rafale, apoi calm plat fără nădejde.

— Motor !

În pupa noastră evoluează un iaht de-a dreptul gigantic care, prudent, ni se ține în siaj. Preferam să fie invers. Secundul coboară velele. Le asigură. Trece în observare la prova. Cele două coaste ale golfului se îngustează net. Dublăm coasta din tribord, o carieră de piatră, un drum, o fabrică de ciment, luminile se separă, se individualizează, în prova babord apare o cruce enormă ridicată pe creasta care domină orașul, apare digul, secundul descoperă pasa, viraj ușor, intrăm în portul exterior, o altă pasă și intrăm în portul interior, o pungă adîncă în jurul căreia, ca la Vahti sau Mytilene este construit orașul. O mulțime de caice de pescuit în babord, chiar la digul de pe bulevardul cheu, vaporeta tot acolo, alături de altele, în tribord un mol înalt la care sînt legate cîteva iahturi, o noapte de catifea, secundul fundarisește ancora pupa la ordin, ratăm cheul rămînînd agățați de ancoră

la 6 metri de mal, a doua manevră este perfectă și secundul sare pe cheu luînd volta la o baba din portul Kalymnos căruia, nu se știe de ce, echipajul se încăpățînează să-i spună Kos.

Este ora 24.00.

Crucea enormă strivește așezarea.

Este liniște, o căldură pîcloasă, zăpușitoare, stelele au un fel concupiscent de a lua parte la viața noctură a insulei neținînd seama de mantia neagră, monahală care-o învăluie și iahtul uriaș, un 15 metri ne urmează la 5 minute după acostare, făcînd manevre numeroase cu mașina — înainte, înapoi, înainte, pînă cînd reușește să se lege la cheu. La *Hai-Hui*$_2$ se dă stingerea. Este *Vineri 2 august* ora 0,15.

Portul pescarilor de bureți

Kalymnos îl cucerește pe skipper de cum iese pe cheu. Este altceva decît tot ce-a văzut în lungile lui pelerinări prin lume, cînd, cu ochi atent a descifrat pulsul comerțului, expresia vie a economiei, vitrină a prosperității și a bunăstării. Este aberant să concepi o economie înfloritoare slujită de oameni săraci, în afara cazului cînd aceștia sînt sclavi. Legătura este dialectică, acolo unde comerțul este lînced, întreaga viață a portului este lîncedă.

Secundul a plecat după vize și ștampile. În babord a acostat un caic de pescuit și cel dintîi semnal al ritmului comerțului a fost dat de doi pescari care-au scos pe cheu un cîntar în vreme ce echipajul așezat pe două rînduri a început descărcarea peștelui. Pești de-a dreptul uriași, un fel de ton, lungi de 2 metri, sînt scoși din cală, prinși de cap și de coadă, trecuți ca pe o bandă rulantă printre cele două șiruri de pescari, cei cu cîntarul îi preiau de la bord și-i clădesc pe cîntar. Apare o autofurgonetă, este desigur a beneficiarului, stiva de pești este cîntărită, se notează cantitatea și se încarcă autofurgoneta. Totul rapid, nimeni nu se lălăie, nimeni nu se scarpină în cap, nimeni nu pleacă la ciorbă de burtă, să bea o dușcă sau să tragă o aghioasă că și așa și altfel leafa tot merge. Episodul îmi aduce aminte de hala de pește din La Guyara-

Venezuela, cu miile ei de panere pline cu peşti şi languste, cu stridii şi homari, un neînchipuit muzeu al mării şi de negrul acela care a cumpărat un peşte de peste un metru şi jumătate lungime şi luîndu-l pe umeri a plecat fluierînd spre casă. Aici nu fluieră nimeni. Ritmul muncii este îndrăcit. Fotografiez scena descărcării. Secundul se întoarce, nu este tocmai în apele lui, în definitiv are dreptul şi el la cîteva ceasuri de mahmureală, închidem iahtul şi-l tragem pe ancoră, pentru că un tip suspect, avînd ca pretext o undiţă se tot învîrte pe lîngă focul strîns şi legat la balcon.

Ieşim din port pe *front de mer*. Dincolo de şoseaua asfaltată începe coasta abruptă a dealului stîncos pe a cărui coamă se află crucea gigantică şi, în dreapta ei o prea frumoasă monastire albă, avînd cupolele vopsite într-un albastru suav. În coasta abruptă sînt săpate trepte largi care conduc spre o biserică somptuoasă. Urcăm aproape de verticală. Biserica este clădită pe o terasă a dealului, nu ştiu dacă naturală sau făcută de locuitori. La înălţimea acelei terase, căţărate prin denivelările coastei, casele. Unele în cîrca celorlalte, cu pergole şi oleandrii aşezaţi în hîrdaie sau crescuţi nu se ştie cum din stîncă, fiecare metru pătrat din curţile înguste, liliputane este smuls rocilor cu dalta şi ciocanul, pămîntul, cît o fi prin jardiniere este adus de nu se ştie unde, totul a fost cazană şi trudă pînă s-a clădit, fiecare floare este un triumf al răbdării şi o victorie împotriva stîncii neprimitoare. Multă dîrzenie s-a zidit în casele albe din Kalymnos.

Biserica este deosebit de înaltă, zveltă, de la intrare pînă spre altar conduce un culoar format din prapori, crucile şi ornamentele somptuosului jilţ arhieresc sînt bătute în octoedrii de cristal ; refuz să cred că ar fi diamanticale, cantitatea este industrială ; plutesc arome stranii de flori exotice, casa parohială este albă şi prosperă o stradelă sprijinită pe un contrafort din beton slujeşte acestui cartier aerian şi cum diseară vrem să dormim în Kos, coborîm pe *front de mer* pe o căldură care ne lichefiază.

Aici dăm ochii cu Kalymnosul.

Pitorescul cheului-promenadă este halucinant. Este o piaţetă tixită de scăunelele şi măsuţele cafenelelor, braseriilor şi cofetăriilor vîrîte una în alta, sînt cărucioare-bufet şi cărucioare cu îngheţată, sînt panouri cu ilustrate,

sînt niște pomi umbreliferi și sînt sutele de vitrine cu parasolare sub care negustorii își etalează puzderia de produse de la artizanatul local la cunoscutele obiecte de plajă și echipamentul de pescuit subacvatic, totul dominat de tarabele negustorilor de bureți. Skipperul cumpănit și destul de stăpînit, fără să facă entuziasme ieftine, explodează. Ceva din adîncul lui, ceva venit dintr-o vechime acoperită cu sedimente pastorale și mai tîrziu militare se sensibilizează și face priză cu viața cheului din Kalymnos. Am mai fost la Kalymnos. Nu știu cînd. Dar am mai fost. Așa cum am mai fost la Mythilene înaintea acostării de acum doi ani. Un vaporaș de pasageri debarcă sute de turiști, unii obezi, alții fleșcăiți, avînd culoarea nesănătoasă a oamenilor măcinați de aerul birourilor sau al prăvăliilor, bărbați burtoși cu picioare albe și subțiri ieșite ridicol din șorturi, oameni care nu se mișcă în aer liber, care trec din pat în automobil, din automobil în fumul de țigară al camerei de lucru, de acolo în fumul de țigară al localurilor, apoi în fața televizorului și de la capăt. Doar tineretul cu ranițele în spate, ars de soare, vădește trupuri sănătoase chiar atunci cînd plete unsuroase și o igienă precară strică imaginea ansamblului.

Într-o alveolă cu oleandrii descoperim un Posseidon cam banal și, cu felul la fel de banal al turistului lacom să se imortalizeze în poze gen „Eu și Napoleon", ne pozăm cu sîrg, savurînd larma cheului, făcută într-o mulțime din limbile Europei.

Caicele de pescuit, bărcile, vaporașele, șalupele pitorate în culori vesele dublează șirul de prăvălii, dughene și tarabe dînd Kalymnosului un spor de culoare și de inedit. De la cheul-promenadă se deschide o pîlnie între cele două coaste stîncoase și abrupte. Dincolo de case, se văd petece de verdeață presărate pe văile priporoase, galben roșcate. Poate livezi de măslini. Ne lăsăm absorbiți de valurile tălăzuitoare ale turiștilor și localnicilor, pescarii tineri arși de soare, cu ten măsliniu și părul des, sîrmos și ondulat restabilind demnitatea sexului bărbătesc pe cheul invadat de obezii reprezentanți ai vieții moderne din marile orașe.

Skipperul urmărește cu ironie tendința de a se lăsa antrenat de fluxul anonim, de gustul anonim și gregar, de clișeele tipologiei, „turist", toate atît de comode și atît de ridicole. Desigur doza de auto-control acid și batjoco-

ritor este la post. Nu împinge lucrurile atît de departe încît să alerge cu ghidul orașului în mînă de la obiectivul 1 pînă la obiectivul 20, să arunce acestor obictive o privire lacomă reprezentînd o douăzecime din prețul escalei Kalymnos, bifînd cu pixul obiectiv turistic, după obiectiv turistic ; nepunînd în ecuație costul croazierei cu beneficiile ei rezultate din însumarea cîtor mai multe monumente, ruine, monastiri, localuri, muzee vizitate. Fiindu-i teamă de a se face ridicol în fața lui însuși, chestiune fără drept de apel, pînă la urmă mortală, skipperul strînge vîntul și iese din fluxul masei de turiști gonind asudată să-și acopere cheltuielile prin kilometri bătuți cu tălpile și intră în lentoarea plină de delicii a propriului său fel de a intui viața intimă a locului.

Secundul este coechipier excelent. Privește, tace și are sensul exact al utilului.

A descoperit unde este poșta, mult departe în fundul văii cucerită de oraș, știe unde este apa la cheu, căpitănia portului și poliția turistică. Sînt reperele între care ne mișcăm spre a fi împăcați cu autoritatea. În rest, rătăcim nu chiar la voia întîmplării, după un sistem de chetă practicat de pointerii de rasă cum ar fi prepelicarii. Căutăm, hoinărind alene. Ne oprim la vitrinele cu vechituri. Filigranul și plosca, chivoturile și cănile de aramă, ceramica și armele albe, crucile și candelele vorbesc despre isnafurile meșteșugarilor și viața casnică, despre cult și viața publică. Librăriile ne spun cîte ceva despre viața spirituală. Din vitrină în vitrină poposind în umbra unei biserici sau a unui turn de veghe, alături de pescari care-și scutură plasele sau ascultînd sporovăiala femeilor ieșite în grădinițele lor din piatră pline cu ghivece, hîrdaie și jardiniere, înțelegem ceva din Kalymnos.

Nu din Kalymnosul turiștilor.

Din celălalt. Din afara sezonului.

La ora 11 sîntem la iaht. Facem plinul de apă și ne delectăm cu cîte o sticlă de Borsec în care turnăm sirop de zmeură. Cu toate că în cabină sînt $+30^0$C apa este rece. Trăiască pitura albă.

Trebuie să recunoaștem că ne dă tîrcoale un fel de sleială stupidă, năclăită în sudoare și că nu sîntem deose-

bit de bine dispuşi. Căldura ne coclește creierii. Totul pare prins într-o masă de plumb lichid.

Este timpul să ridicăm velele pentru Khos.

Avanpremieră la Meltemi

Vineri 2 august la orele 11.40 are loc cel dintîi incident la bord. Adică din pîlnia văii pe care este aşezat oraşul ţîşnesc rafale de vînt măturînd acvatoriul pe lat, izbind cu putere în *Hai-Hui* 2. Rafale de 14/16 metri pe secundă lovesc cheul înalt sub un unghi de 10°—15° şi trecînd în portul exterior se canalizează spre larg, gîtuite între cei doi pereţi stîncoşi care le sporesc viteza. Aparent, o plecare de la cheu cu velele este imposibilă, rafalele lipind iahtul de piatra molului. Dacă se judecă lucrurile după o sticlă de Borsec, plecare de la cheu cu velele este posibilă contîndu-se pe îndemînarea şi judecata matematică a echipajului. Adică iahtul trebuie lipit de cheu, cu velele fluturînd şi toate barbetele strînse, după care secundul trebuie să-i scoată prova spre mijlocul acvatoriului, skipperul să-i protejeze pupa, apoi secundul să-l împingă puternic de la pupa, să sară la bord şi să fugă la manevra focului.

— Imposibil de plecat de la cheu cu velele, decretează secundul cu ton care nu admite replica.

Skipperul este deodată atent atît la ton, cît şi la conţinutul replicii. Să se fi ivit cunoscuta boală de echipaj cunoscută şi detestată de skipper ? Fusese un antecedent în croaziera anului 1984 cînd se rupsese cîrma şi cînd, într-o seară cu hulă mizerabilă, secundul refuzase într-o formă sinusoidală să-şi îmdeplinească unul din atributele ce-i reveneau, ca mai apoi să se ruşineze de el însuşi şi să revină la normal, ajutat să se limpezească la intervenţia fără mănuşi a celui de la eche.

— Dacă este imposibil, dă drumul la motor ! replică skipperul, prea plin de Kalymnos ca să facă demonstraţie de manevră cu vele.

Secundul, căruia nu se ştia de ce i se luase vîntul din vele, dă motorul la apă, îl dichiseşte şi începe să-l ia la sfori. Torid. Bineînţeles că motorul se îneacă. Bineînţeles

că sîntem priviţi cu ironie. Bineînţeles că fiecare sfoară trasă cu năduf supraînneacă motorul căci pentru a-l porni este nevoie să i se scoată bujiile, să se înlocuiască sau să se ardă pe aragaz, ultimul lucru pe care-l doreşte cel de la eche.

— Ridică motorul la post ! Sus velele ! ordonă skipperul.

Stupefacţie. Secundul are argumente. Iahtul se va face praf lovit de cheu. Şi altele izvorîte din îndelungata viaţă de velist pe Crişul Repede. Chestiunea se retează fără nici o ceremonie. Bufnind, dar executînd totul milimetric, secundul ne urmărind nimic din matematica simplă după care skipperul prinde pe randă o rafală care face iahtul să ţîşnească pînă în mijlocul acvatoriului, fuge la prova, ajută focul la voltă şi cu 8 noduri pe loch *Hai-Hui* 2 iese din portul interior manevrat cu velele sub privirile acum admirative ale pescarilor de larg.

La naiba ! Doar este un velier, nu o şalupă.

În portul exterior face manevră de plecare de la cheu un 18 m sub pavilion britanic. Dacă nu chiar un 20 m. Pleacă în siajul nostru cu motorul, cu toate că este singur la cheu şi, spre mirarea echipajului de la *Hai-Hui* 2 randa se ridică automat, desfăşurîndu-se lent de pe ghiu, marinarii aceia supertehnici supraveghind doar ca derularea să se facă normal şi simetric.

Ieşit în golf, iahtul este prins din plin de rafalele care se succed în ritm dens. Britanicii fac un rondou cu motorul, pun prova în vînt, ridică un inter tot automat, randa este cam la terţarola doua, apoi, uşor, prind vîntul pe vele şi dublează capul sud—vestic al insulei, întorcîndu-ne pupa. Skipperul nu face nici un comentariu asupra purtării secundului, încerînd să-i urmărească raţionamentul şi să descifreze motivele acestei fluctuaţii de curent interior. Nu găseşte nici o explicaţie. Notează momentul, îl adaugă momentului de refuz din croaziera trecută şi, după obiceiul iahtului, completează reversul fişei, spre a avea imaginea ansamblului.

Activitatea laborioasă de prospectare psihologică ia sfîrşit în clipa cînd ieşiţi la larg în strîmtoarea Kapari între cele trei insule : Kos în tribord, Kapari în babord şi Kalymnos în pupa, ne întîlnim cu Meltemi venit la întîlnire exact la data prevăzută de inginerul—agronom şi velist din Vahti—Samos. Zburăm cu 8 noduri, apoi acul

lochului se blochează la 10 noduri. Plonjăm în plin rai al veliştilor de croazieră. Marea cu berbeci scunzi, de un albastru translucid, cerul pur şi diafan, sarturile ţiuind subţire, insulele din borduri dezvăluindu-şi farmecele într-un univers biblic cutreierat doar de vînt. Guvernarea iahtului devine pasionantă. Stăm în cockpit ca la curse. Puiu ţine şcota focului la mînă, skipperul face acelaşi lucru cu şcota randei, iahtul zboară bandat mai mult în tribord, se aude foşnetul valurilor spintecate de etravă. Sigur, nu este cea mai potrivită alură pentru un iaht de croazieră dar meritäm să ne lăsăm biciuiţi de rafale, asta scoţîndu-ne din rutină şi monotonie. După o oră dublăm insula Kapari şi deslusim cu ochiul liber amănunte pitoreşti pe insula Kos. O foarte lungă insulă avînd coasta nord—vestică joasă, cu plaje aurii şi staţiuni înecate în verdeaţă, apoi este o cîmpie dulce care se ridică în terase ample spre muntele care domină coasta opusă al cărui vîrf Dikeos are 846 de metri înălţime, dominînd paşnic întregul peisaj. În prova babord apare coasta sălbatecă a Asiei Minor, dominată de vîrful Oren. Faleze verticale spintecate de canioane, marea presărată cu stînci, insula Karaada, golful Bodrum şi o sumedenie de vele albe tăind albastrul oţeliu al mării. Peisajul dobîndind toate atributele pe care i le dă turismul şi vacanţa. Punem prova pe capul Skandarion, menţinînd o distanţă convenabilă faţă de coasta joasă a insulei. Harta nr. 61 ne indică portul de două mile dincolo de capul mult ieşit în mare, o limbă de pămînt joasă, cee ce se traduce cu funduri mici, alarma fiind dată atît de culoarea apei care începe să bată în verzui după ce dublăm Tigaki, cît şi de adîncimile notate pe hartă şi de semnul grafic al unei epave plantat aproape de Marmari unde este o întinsură. Pe capul Skandarion se distinge conturul unui complex hotelier şi dincolo de complex iată că se ridică în aer un deltaplan albastru, care după ce larghează remorca, pluteşte insolit în cerul care ne fascinează. Iole ies pe după cap, fac cîteva volte şi se retrag în vreme ce iahturile îşi văd de monotonul lor circuit în largul golfului Bodrum. Se simte opulenţa staţiunilor accesibile celor bogaţi. Istanbulezii fac drumul la Bodrum la bordul iahturilor somptuoase ; folosind mai mult motoarele decît velele. avînd saloane spaţioase şi echipaj plătit, ducînd la bord planşele pentru surfing, schiurile nautice şi „zodiac"-urile

cu motoare puternice folosite ca bărci de remorcaj pentru schiori. Aici se află ca angajat pe iahtul unui milionar și unul din fiii lui Riza Vural. Avem un moment de dubiu cînd la 2 cabluri de Cap Skandarion apa devine brusc verde gălbuie. Secundul dă alarma. Se vede fundul. Este un loc ciudat, larg de cîteva cabluri cu o asemenea mare verde translucidă, skipperul este gata să facă volta dar se răzgîndește cînd vede două caice mari de pescuit intrînd în zona incriminată.

Deltaplanul stă spînzurat de cer, apoi coboară lin spre mare.

Dublăm cap Skandarion la 3 cabluri și păstrăm același drum cu toate că în tribord se deschide perspectiva încîntătoare a plajei înțesate de lume și forfota nebună a unor scutere nautice și a o mie de ambarcații de toate genurile, de la bărci și plute pneumatice, pînă la iole și bărci din lemn. Coasta joasă ne ține prudenți pînă la apariția unui feribot care face manevră de intrare în port apropiindu-se mult de plajă. Nu vedem portul și-l confundăm cu o localitate turistică aflată la est de Kos, pentru că intrarea este foarte îngustă și soarele ne închide perspectiva. Urmărim atenți manevra navei de pasageri. Spre surprinderea noastră percutează parcă uscatul. Abia atunci descoperim intrarea în port. Executăm o semivoltă sub vînt. Cîteva iahturi mari, toate dincolo de 9 m ies din port, făcîndu-și probabil plimbarea de după amiază. Foarte multe reprezentante ale Afroditei pilotînd ambarcațiile bîzîitoare, mai mult decît sumar acoperite cu un petec de slip, lăsînd gol întregul trup deasupra și dedesubtul peteculuí colorat, biciuite de vînt, sărutate de soare și spuma valurilor, se poartă plete brune, ori blonde care flutură șăgalnic, se flutură brațe bronzate și echipajul pios și cucernic îl cheamă în ajutor pe sfîntul Ioan patronul celei mai apropiate mănăstiri Agios Ioannis :

«...— Și nu ne duce pre noi în ispită că iată gura de Sodomă a portului, și grea cazna căzut-a pre capetele noastre smerite, las-o pe nimfă și treci la prova, piei Satano cu hidroscuterul tău cu tot, ancora pupa gata de fundarisit, ce mai aștepți onorabile, unde naiba încăpem și noi.» Monologul skipperului ia sfîrșit și începe manevra de intrare în portul Kos. În tribord un șir de clădiri, cabotoare și barje unele în pupa celorlalte, apoi pasa, un șenal îngust strîmtorat între cheul cabotoarelor și

cheul pasagerelor ocupat de feribot, deasupra acestui cheul un bastion crenelat şi panaşele poetice ale palmierilor, în prova un golfuleţ înţesat de iahturi legate cu prova sau cu pupa la mal, bord în bord, în tribord alte iahturi, şalupe şi bărci, în prova tribord caice de pescuit, în prova babord vaporaşe de pasageri şi o navă militară. O cetate, o largă alee de palmieri, poliţistul de pe cheu ne face semn că nu avem voie să acostăm între caice, noroc că vîntul ecranat de clădiri a căzut, Puiu ocheşte un loc între două iahturi, atît cît să intre o jumătate de iaht tăiat pe axul longitudinal, baloanele sînt la post, facem o voltă să ne lămurim şi punem prova pe acel loc, neluînd în seamă semnele făcute de un iahtman venerabil aflat la bordul unei ketch uriaş din babord. Omul spune că locul este ocupat. Regretăm. Puiu fundariseşte ancora. Skipperul lasă velele să fluture. Strînge ghiul la timp să nu lovească ketch-ul, un 18 metri numai inoxuri, adierea nenorocită venită tocmai atunci dă un surplus de viteză iahtului, ancora derapează cîţiva metri, destul ca etrava să pişte nepoliticos digul de piatră. În tribord un iaht-charter sub pavilion elen cu echipajul lipsă. Cea dintîi grijă este să închidem rooful spre a ne scuti de indiscreţia privirilor în creştet. Iahtmanul de pe ketch-ul sub pavilionul Republicii Federale Germane este un bogătaş uscăţiv, scund, în vîrstă, care are echipaj plătit, ne spune că, iată, iahtul căruia i-am ocupat locul face volte în golf şi cînd va veni la locul lui...

— Va fi binevenit !

Secundul pleacă la autorităţi. Skipperul rămîne să aranjeze baloanele de acostare, să-şi completeze notele. Este vineri 2 august, orele 16.05 şi iahtul păstrează încă în toate încastrările ecourile vibraţiilor stîrnite de întîlnirea cu *Meltemi*.

Escală la Kos

Cum skipperul este în alb, aşteptîndu-şi secundul, un tip de pe iahtul somptuos din babord ricanează, spunîndu-i englezeşte ceva ce ar însemna : „domnul căpitan pleacă la plimbare“. Mimica tipului este explicită.

Plină de ironie la adresa minusculului 7,40 ; dar mai ales la greementul fără inox, la catargul din lemn, la balcoanele din țeavă piurată în alb și etcetera.

— Vorbiți fraţuzeşte ? îl întrebă skipperul cu accentul lui rustic.

— Natural ! Sînt francez !

— Prefer să fiu căpitan pe un asemenea iaht, decît servitor francez pe un splendid iaht german, spune skipperul, care-l văzuse pe tip ducînd tava și spălînd puntea prova. Omul cască ochii, înghite în sec și dispare la postul prova, prin tambuchiu, fără să folosească intrarea stăpînilor, prin cockpit. Episodul cu căpriţa hanseatică de la Canakkale îl pusese sub presiune pe skipper care hotărîse să nu tolereze nici o obrăznicie a pungilor pline. Nu-l interesau deocamndată motivele și procedeele prin care aceste pungi se îngreunează pînă la contravaloarea unor asemenea nave, nu era treaba lui, îl interesa spiritul sportiv și *fair-playul*. Un 7,40 fără nici o dotare în afară de un compas de navigaţie, venit în Kos de la Marea Neagră, avînd un echipaj de doi, merită măcar tot atît respect cît un 18 metri dotat de la radar la radio și frigider, venit în Kos de la Hamburg, avînd un echipaj de șase între care doi marinari de profesie dublaţi de un Volvo Penta de 65 C.P.

Iată și secundul. Asigurat la babord și răcorit, skipperul descinde pe cheu încălecînd balconul prova.

Kos este insula lui Hipocrate care în afară de faptul că a fost cel mai mare medic al antichităţii europene pe care-l cunoaștem, a avut și norocul să locuiască pe un tărîm de basm, lucru care l-a făcut înţelept și fericit. Faţă de porturile insulare vizitate în Dodecanez, Kos este unul minuscul. O pungă aproape circulară, cu gîtul foarte strîmt și o pitorească aglomerare de iahturi și ambarcaţiuni de toate felurile purtînd la baston pavilioane europene începînd cu Suedia și terminînd cu România, ca să nu vorbim de componenţa echipajelor de pe iahturile-charter greceşti, formate din canadieni și nord-americani sau de cele purtînd pavilioanele ţărilor nord-africane.

Front de mer este un bulevard ciudat, Akti Kountouriotou, plin de un farmec insolit. Drept în prova, un palmier ornamental flancat de bănci pe o esplanadă năpădită de flori. În tribord, caicele de pescuit și o piaţă

ad-hoc de peşte proaspăt chiar în pupa caicelor, carosabilul şi dincolo de el o puzderie de locante sub pergole de glicine înflorite. Văluri dense de glicine mov şi foarte zvelţi şi înalţi oleandrii şi un parfum straniu şi excitant, iar la cîteva nave, tot în tribord, un caic borţos avînd expus echipamentul complet al unui scafandru autonom şi pe cheu o tarabă cu bureţi, o listă de preţuri şi un alt afiş care propune expediţii de pescuit subacvatice. Ca pretutindeni, negustorii greci sînt taciturni. În babord, iahturi, dintre care două uriaşe, cu cîte două motoare de cîte 500 C.P. fiecare, cam în genul celor din reclamele lui *Union Yachts Brokers*, care încarcă 16 tone de combustibili şi 4 tone de apă, avînd 6 cabine cu posturi duble, salon în lemn de trandafir, bucătărie, post pentru echipaj şi cabina armatorului, al căror preţ nu este trecut în nici o reclamă ; unul sub pavilion elen, celălalt din Bahamas. Cheul aparţine tranşant milionarilor şi de la *Hai-Hui*$_2$ spre vest, oamenilor cumsecade, cum sîntem noi şi pescarii.

Nu-mi dau seama unde, istoria a îmbătrînit, s-a îmburghezit ori mi se pare. Mă sîcîie rutina, manierismul, propriul meu manierism. Începînd cu cel dintîi pas făcut pe caldarîmul spongios al cheului. Ştiu atît de puţin despre *pelasgi* şi-mi pot alcătui atît de greu o viziune cosmică, integratoare. Optimismul funciar al timpului de la eche, prea ades sancţionat de realitate, trebuie luat la puricat. Ca şi teza comunicabilităţii universale, mereu amendată de teritoriul închis al limbilor, graiurilor, cu atît mai mult cu cît cel local vine de la dorieni. Soarele torid înţeapă morga skipperului, o lichefiază, tipul încearcă să scape din invariantele navigatorului-turist, ştie că eliberîndu-se de o schemă va cădea fatal într-o altă schemă, de aici nemulţumirea faţă de el însuşi ca spectator şi actor într-un spectacol scris, regizat, jucat şi privit de el însuşi. Tot vorbind de un timp absolut, tot căutînd să forţeze limitele temporalului, să-şi apropie şi să-şi însuşească spaţiul planetar, cade mereu într-un timp raportat la minut şi nu depăşeşte spaţiul umil al milelor zgîrcit înregistrate la loch. Aici rezidă contradicţia dintre felul în care skipperul concepe viaţa omului contemporan şi mijloacele materiale prin care încearcă s-o realizeze. Situaţia de producător-consumator legîndu-l de pămînt şi ciclul anotimpurilor îl eliberează doar iarna. Masa de

lucru îi impune o robie mult mai dură și seacă, rezervîndu-i iarna ca pe anotimpul priincios hoinărelii prin lumea fabuloasă a bibliotecilor și fișelor. Nici „Dacia 1300", nici *Hai-Hui*$_2$ nu pot realiza o cunoaștere directă dincolo de limitele unor zone, cel mult continentale. Și-atunci ?

Cei din Kos au participat la războiul Troiei alături de locuitorii insulelor învecinate, Asclipios și-a exercitat aici harul și știința tămăduitoare, insula a intrat în liga sacro-politică a Exapolis-ului dorian, a devenit satrapie a lui Darius, amiralul spartan Astioclus a cucerit-o și despre orașul pe al cărei cheu am coborît, Strabon scrie că nu este un oraș prea mare, dar este cel mai frumos dintre toate, bine populat și plăcut de văzut pentru toți călătorii. Citindu-l pe Strabon mă îndoiesc că turismul nautic este o invenție recentă. Skipperul știe foarte puțin despre epoca megalomaniei lui Alexandru cel Mare și despre relațiile lui cu insula, se pare cu statul independent datorat soției lui Mausolus, Artemissia. Îl interesează Artemissia și nu știa unde s-o găsească în fluxul dens al turistelor blonde și foarte tinere, destul de rar însoțite de vikingi devitalizați, în criză de bicepși, cu pletele cîrlionțate căzîndu-le mai jos de umeri. Ptolemeu al II-lea s-a născut în Kos, Cleopatra și-a încredințat comorile Institutului Asclipios, insula intrată în componența imperiului bizantin a fost prădată de flotele perșilor, arabilor, cruciaților, ca prin 1306 e.n guvernatorul venețian al Rhodosului s-o vîndă Cavalerilor Ioaniți, aceștia ridicînd citadela vegueată de palmieri care, într-un fel, m-au adus în Kos. Palmierii și Hipocrate. De unde naiba să începem ? De la Hipocrate bineînțeles. Cu atît mai mult cu cît am prieteni buni care i-au prestat jurămîntul. Și, surprinzător, îl și respectă. Deci, să respectăm și noi schema jocului. Și protocolul jocului. Vitruviu a criticat cîndva edilii și urbaniștii orașului-port Mytilene pentru faptul că n-au știut să-și așeze urbea astfel încît clădirile să spintece și să împrăștie vînturile dominante, acestea făcîndu-și de cap în lungul străzilor, vînzolind piețele și îmbolnăvindu-i locuitorii. Edilii anticului Kos au fost dorieni și nu-mi dau seama dacă insularismul lor s-a lăsat influențat de gîndirea sistematică a marelui arhitect ionian Hippodamos, cel care a programat planul în eșichier al Miletului, sau de felul în care a fost con-

struit orașul-port Priene, vecinul Miletului, cu casele așezate pe opt străzi longitudinale pe direcția est-vest, tăind vînturile coborîte din podișul Asiei Minor intersectate de străzile-scări dispuse pe direcția nord-sud ? ! Să vedem la fața locului dacă aprecierile lui Strabon care scot Kosul din tipicul orașelor-port egeene și-au păstrat prospețimea și actualitatea.

Dacă este vorba de actualitate, atunci Kosul se singularizează de cum virezi spre Kastro, fortăreața Ioaniților. Întîi sînt bicicletele, apoi palmierii, apoi blondele și întreg ansamblul scăldat într-o lumină delicată, eterată, fără moliciuni voluptoase și senzuale, o lumină ciudată, limpede, euclidiană, rațională, transparentă, punînd în valoare volumele, conturîndu-le ferm, geometric, o lumină care purifică, reducînd culorile la expresia lor primară, anulînd nuanțele, confuzia, dilema.

La cheu sînt iahturile, sînt navele de pasageri care leagă insulele, este zidul de incintă al fortăreței care închide peninsula cu crenele și bastioane. Opusă cheului este esplanada umbrită de platani seculari sub umbra cărora sînt locantele cu mesele scoase pe trotuare și grilajele metalice care sprijină bicicletele de închiriat. Sute de biciclete pedalate de sute de turiști îmbrăcați lejer. În capătul sudic al esplanadei se deschide un tunel vegetal alcătuit din palmieri supli, plini de poezie și nostalgie, cu smocul de frunze cerate răvășit de briză, aici aerul este dintr-odată dens și umed, trunchiurile solzoase au mlădieri insinuante, este un imperiu al umbrei strîns între ziduri de piatră mirosind rînced a vechi și catacombă, imperiu al umbrei pe care valurile spumoase de glicine mov îl înnobilează, îndulcindu-i austeritatea militaro-monahală. Pe trotuare sînt cîțiva portretiști, tinere și tineri așezați pe scăunele pliante, ori pictori localnici care-și etalează lucrările pe asfalt ori pe stative improvizate, lucrîndu-și portretele, cu atenția concentrată, după modelele care pozează firesc, portretiști și modele înconjurați de privitori atenți și tăcuți... Primează un realism ușor romantic fixînd în cărbune chipuri de copile melancolice, de adolescente visătoare. Briza foșnește frunzele platanilor și ale palmierilor. Există o lentoare a vacanței departe de excesele stupide ale civilizației industriale, o lentoare și o lene dulce, profund omenești care compensează ritmurile stressante și panica goanei coti-

diene, totul în murmurul melodios al brizei şi în serena lumină euclidiană. Nedespărţiţi de vînt, acest alter-ego al skipperului, fiinţă indiscretă şi capricioasă gata să tulbure pacea misterioasă de sub pergolele ghirlandate cu glicine, ne insinuăm în antica agora, grijulii să nu ucidem amitirile locului.

Se întîmplă o alunecare stranie în inefabil care scapă severităţii raţiunii critice. Se întîmplă o dedublare, o schimbare a raportului de forţe dintre dominantele psihologice, un tip melancolic, bîntuit de angoase, de întrebări chinuitoare, un tip cîrcotaş, nemulţumit profund de relaţiile lui cu lumea îngustă a preceptelor, a discursivităţii golită de conţinut şi realitate, a conformismului funcţionăresc ucigător de viu şi dialectică, un tip aspirînd la totalitate şi raporturi firești între semeni dă din coate, înghesuind ipostaza skipper şi locotenent-colonel, ulcerînd ipostaza scriitor, gata să iasă în agora să-şi ţină cuvîntarea de mult gîndită în solitudinea acelui prea adînc despre care a mai fost vorba în aceste Cărţi ale Mării. Skipperul îl priveşte cu ironie posacă. Ros de cotidian ştie că tipul nu are nici o şansă. Mai ales aici, unde agora n-a rămas decît în ruine mărturisitoare ale fragilităţii şi trecerii gestului social. Înţelept, skipperul aşteaptă intrarea dominantei în echilibru cu polifonia subdominantelor, abandonîndu-se stării de inefabil prin care se resoarbe în lumină. Deci, skipperul se refuză aprecierilor lucide la care l-ar obliga simetria geometrică şi aşezarea funcţională a ceea ce a rămas din Kosul antic, Kosul lui Hipocrate şi al unei democraţii active, creatoare de personalităţi şi individualităţi prospere. Refuză să pună în ecuaţie ruinele prăvăliilor situate periferic de centrul politic şi religios, aşa cum o cerea Aristotel în „Politica", refuză să determine planul străzilor care conduceau spre portul *Poartă a lumii,* marele plămîn al oraşului, după cum refuză să vadă sub jerbele de glicine şi sub umbra fusiformă a tamariştilor, arcadele care vegheau prelegerile Maestrului. Alungă de la sine tentaţia comentariului şi a comparaţiei, tocmai pentru că, la Firenze şi Padova, la Pissa şi Ferrara se lăsase sedus de expresia spaţială a unei *società di torre,* magnificele palate ale marilor familii, palate haşurate de verticalele turnurilor de veghe, după cum în Bourgogne, Beauce, Loir-Loiret, Dordogne, Gironde şi Gascogne urmărise istoria întregului feuda-

lism francez, deci skipperul se refuză analizei şi comparaţiei, sedus de acel *ce* inefabil al luminii care-i pătrunde învelişul astral, iradiindu-i straturile de conştiinţă şi preconştiinţă pînă la nucleul acela secret care deţine experienţa multimilenară a speciei.

Este un moment incipient al lunecării în inefabil cînd privirea rotită circular suferă impactul dureros cu logica urbanistică a ruinelor din *agora*, descifrînd condiţia arhetipală a acesteia agora însumînd raţiunile comercialului, politicului, religiosului, urbanului şi ruralului, ale igienii şi frumosului, cumva în afara influenţelor civilizaţiei minoice, ori mesopotamiene, ori egiptene, acelea gravitînd urbanistic în jurul centrului format din palatul regal ; aici fiind vorba de democraţia urbană care temperează paranoia gigantescului, construind funcţional într-un raport elegant şi suplu de dimensiuni mai mult orizontale decît verticale. Interpretarea democratică a spaţiului aduce laude lui Hippodamus, lui Aristotel şi lui Platon, eliberînd spiritul prin magia cifrei şi, aici, în Kos, prin virtuţile ezoterice ale formei geometrice numită pătrat, agora înscriindu-se într-un pătrat fabulos, conturat de filigranul palmierilor şi al tamariştilor.

Apoi lumina serenă estompează contururile, dematerializează volumele, esenţializează peisajul şi eliberînd spiritul de lestul argumentului, intuieşte.

Skipperul descoperă în agora antică a Kosului, lumina-intuiţie. Lumina care pătrunde grosimea zidurilor şi misterul catacombelor, lumina care pune în valoare geniul locurilor şi drama lor, lumina-eros şi lumina înţelepciunii, lumina-revelaţie, lumina anterioară cuvîntului, aceea de la care, de fapt, totul purcede.

Este o clipă de resorbţie în lumina pură, translucidă, imaterială, cînd vehiculul grosier al skipperului este abandonat în umbra densă, mirosind a răşină şi mirt, umbră străveche la adăpostul căreia se mişcă leneş siluetele hetairelor, este deci o clipă de resorbţie cînd totul devine lumină şi dulce interpretare sonoră a pătrunderii ei în materialitate. Aici, în această lumină-intuiţie s-a definit pe sine omul arhaic, aici sacralul şi-a revelat coerenţa şi stabilitatea definindu-şi universul moral, constituindu-se ca element fundamental în structura conşti-

inţei, iluminînd cotidianul şi familialul, structurînd socialul, morala şi filozofia.

Apoi este o altfel de cunoaştere.

O adopţiune prin instinct.

Apoi izvorăsc imaginile.

O întruchipare a imaginii suculente, colorate, polifonice, agora se reîntrupează din lumina devenită ecran, văd aluniţa de sub bărbia lui Hippocrate, îi văd cureluşa de la sanda cusută fără pricepere de un meşter grăbit, văd purtătoarele de amfore unduindu-şi trupurile sub rochiile largi, văd panerele cu peşte ornate cu frunze de smochin sau de palmier, mirosurile de stafide şi măsline, de peşte şi rodii, de lubeniţă şi piersici mă pătrund răscolitor — apoi, cînd lumea aceea de-atunci reînvie colcăind de viaţă, lumina-ecran se sublimează, lăsîndu-mi numai ruinele. Colonade fără capiteluri, capiteluri dorice răsturnate în ierburile tăioase, poteci roşcate, arcade ştirbe, eşichierul din piatră care înseamnă temeliile, aliniamentul străzilor, palmierii, zidurile fortăreţii ioanite, tamariştii într-o solitudine melancolică şi nu prea departe, motocicletele Honda.

Aventura luminii ia sfîrşit.

Skipperul revine la starea lui cea asudată din belşug şi la rutina schematică a turistului de-o zi.

Coborînd în agora însoţit de un Puiu recules şi tăcut, impresionat de solitudinea gravă, a ruinelor, skipperul se lasă dominat de tipul bîntuit de angoase care-şi ceruse dreptul la identitate încă de la debarcare. Cîrcotaş, insinuant, corosiv, nemulţumit, individul fără statut social recunoscut şi parafat pozitiv neagă vehement stăruinţa skipperului de a actualiza spiritualul. Pe ton înalt, revendicativ, îi spune, folosind o gestică melodramatică, largă, că, obsedat de fapt, a trecut şi trece prea uşor : „iată", clamează tipul irascibil, în urechea interioară a skipperului, „iată, o singură clipă ai zăbovit aici, atît de aproape de locul în care omul arhaic şi-a consumat aventura existenţială, de acest loc sacru în care acelaşi om arhaic consumîndu-şi intuiţiile, experienţele social-politice, ideile religioase şi filozofice, a constituit şi construit parametrii condiţiei umane. Ai conştiinţei de sine a speciei"... Treci prea uşor, treci prea uşor, strigă cu glas strident tipul, arătînd un capitel cioplit în piatră, piatră poroasă, cu mici caverne sonore scobite de vînturi, nimic deosebit,

skipperul văzuse asemenea pilaştri şi asemenea capiteluri de la Tomis pînă la Troia şi Efes — „treci prea uşor" — strigă tipul incomod care caută mereu semnificaţiile simbolurilor şi ale miturilor, negînd istoria scrisă şi absolutizînd o altfel de istorie, a culiselor, a absconsului, a societăţilor secrete, a cabalei, tipul care a condus skipperul la redescoperirea leului din Pireu şi a Închinătorilor bisericii valaho-egipţiene şi a glagoliticelor de pe garda spadei lui Athanaric sau de pe opaiţele scandinave, semne şi simboluri care i-au dat o cu totul altă perspectivă asupra Răsăritului în general şi asupra politicii lui Mihai Viteazul în special.

— Treci prea uşor !

Lumina cade aproape de verticală, încrustaţiile de pe capitel se autoumbresc şi în clipa cînd soarele atinge zenitul skipperul distinge un fel de friză miniaturală care repetă de 7 ori schiţa unei astronave plancată de un fel de astronaut cu capul conic, urechi lungi, avînd patru degete la mîna dreaptă ridicată în sus şi un scafandru autonom, sub astronavă fiind săpat simbolul soarelui. Apoi lumina se irizează şi capitelul revine la amorfismul lui obişnuit, piatra cu porozităţi emanînd o dogoare uscată, mirosind a vreme.

- Este destul, spune skipperul, încercînd să se smulgă magmei nebuloase, plină de nebunia ipotezelor fantastice care plecînd de la acele *grafitti* descoperite în peşterile din Lussac, însumînd hărţile aeriene ale lui Piri Rheiss, petroglifele de pe Poarta Soarelui din Tiahuanacao, ştirile despre folosirea forţelor antigravitaţionale de către egipteni şi a acumulatorilor electrici de către babilonieni, a maşinilor zburătoare din Tibet, iniţiaţii în levitaţie de la Machu Pichu şi sacrilegiile săvîrşite asupra vechilor manuscrise începînd cu Julius Caesar şi terminînd cu invadatorii spanioli ai Americii Centrale şi de Sud, nebunie a ipotezelor fabuloase, dincolo de istoria ternă a conformismului universal şi a temerilor de celălalt adevăr, venit la noi dinaintea altor explozii nucleare ; deci, skipperul torturat de o mie de întrebări chinuitoare care se adresează originilor civilizaţiei umane şi destinului ei, strigă :

— Este destul !

De ce n-ar crede, cum cred savanţii oficiali că civilizaţia munţilor nu este altceva decît opera de erodare a

vînturilor, că dispariţia navelor şi aeronavelor din Triunghiul Morţii este cu totul întîmplătoare, că templul şi palatul enorm de sub Sfinx nu sînt decît lucrări ale grandomaniei faraonice şi nu un adăpost antiatomic, de ce s-ar obosi să vadă spectacolul lumii altfel decît este el comentat din aproape în aproape de la comuna primitivă la sclavagism şi aşa mai departe ?

— Este destul !

Cu atît mai mult cu cît de la Disco-bar trei sincope tamburinate furibund sparg lumina diafană a agorei, gonindu-ne pe bulevardul Ippokratous, arteră comercială sobră cu magazine elegante, scumpe etalînd tehnică de ultimă oră.

Desigur am ratat ocazia să vedem celebra - în antichitate — mătase de Kos — fluidă şi transparentă, imaterială, imitind lumina lăsată în agoara. Iar pe Artemissia, văduva lui Mausolus, skipperul este sigur că o va întîlni la capătul dinspre mare al molului, acolo de unde se văd luminile din Hallicarnas, cetatea-port de la care a pornit toată povestea cu rhodosienii, Hallicarnasul lui Herodot, actualul Bodrum, marele centru de iahting al Turciei moderne. O va întîlni la fabuloasa oră 0 cînd astrele îi vor fi favorabile, Kos stînd sub semnul lui Aldebaran, steaua înţelepciunii. Atunci trebuie consultat inelarul stîngii, degetul lui Apollo. Desigur îl voi supăra pe Pico de la Mirandola şi voi contrazice *Tractato contro li astrologi,* netemîndu-mă că voi fi otrăvit de astronomii savanţi ai contemporaneităţii pentru că admit şi astrologia pe lîngă astronomie. Pico nu i-a admis pe astrologi, plătind cu viaţa această intransigenţă. Atmosfera este de plumb lichid. Virăm spre vest pe Meropides. Prăvălia domină universul citadin. Prăvălia pentru insulari. N-am descoperit încă prăvăliile pentru turişti. Ţinînd spre vest ajungem în *squaru-* rile umbrite de platani străvechi, squaruri de la care încep vilele pitite în grădini cu portocali şi măslini. Dublăm terminalul lui „Olympic Air", societatea greacă de aviaţie beneficiind de toate deliciile umbrei, scăldaţi în arome de mirt şi răşină, investigăm urmele lăsate în insulă de civilizaţia romană : „Casa romana", mozaicul roman, apoi vechiul Odeon, Hippodromos, Gymenastirion, Nymfeon şi rămăşiţele templului lui Dionysos. A-l slăvi pe Dionysos, aşa cum o făceau cei vechi în serbări rupestre, în danţuri şi sunete de fluier, a trans-

forma culesul viilor și curgerea mustului într-o feerie, iată lucruri înțelepte, iubite de skipperul-viticultor. A da astfel de finalități muncii de peste an este a o înnobila, a o umple de bucurie, a o descătușa, a-i da aripi, a o umaniza. Înseamnă a o elibera de tirania necesarului, de silnicia obligatorului, de mahmureala sculatului în zori, înseamnă a-i transcede sensurile, legînd-o de toamnă ca de un anotimp fabulos al împlinirilor. Gestul simbol, greu de înțelesuri, de care, spre paguba noastră, prea repede ne-am lăpădat, împrumutînd gestul sec al calculatoarelor și eficiența rece a mașinilor, gest și eficiență golite de bucuria profundă și caldă a înfăptuirii prin eul spiritual.

Hondele cu patru cilindri trec nefiresc și anacronic pe sub tamariști, stricînd armonia mirtului și a liniștii. De aici, planul orașului, și așa zgîrcit, nu ne mai folosește. Ne lăsăm resorbiți de labirintul calcaros al ulicioarelor cu *boutique*-uri care coboară în port. Ulicioare înguste, pavate cu piatră de rîu, flancate de case vechi, cu mici curți interioare, albul zidurilor absoarbe lumina sticloasă îmblînzind-o suav, sînt sute și sute de turiști, reîntîlnim blondele bronzate auriu, reîntîlnim artizanatul de duzină, vasele de lut ars și talgerele de aramă avînd efigiile cunoscute din cărțile de istorie : discobolul și aruncătorul de suliță, pe Artemisa sau pe Hera, pe Zeus sau pe Heracles, reîntîlnim expozițiile pictorilor din insulă, peisaje bucolice sau nopți catifelate, o lume în afara lumii, întîlnim magazinele de pielărie fină și de gablonțuri ieftine, de blănuri somptuoase și de cergi din păr de capră, totul în aceeași sobră distincție insulară, care contravine atît de flagrant ideii de bazar. Sînt candele vechi și icoane vechi, hangere și pistoale din vremea piraților, mătănii și coliere, răzbate greu, într-un plan al cunoașterii nemediate, o lume insulară specifică dacă ai răbdare să însumezi obiectele de uz zilnic, cele de îmbrăcăminte și de cult, făcînd abstracție de puzderia produselor pentru turiști. O lume insulară foarte aproape de o întreagă epocă istorică a Țărilor Românești, o lume care, supraviețuind Bizanțului, s-a păstrat ea însăși prin ortodoxie, o lume în care au circulat valori spirituale dintr-un patrimoniu comun, limba greacă a jucat pe meleagurile dunărene rolul limbii latine în Occident, a fost o Renaștere sud-est europeană cu sinteze valahe specifice, Renaștere care și-a luat elemente axiologice și din acest spațiu egeean. „Alexăn-

dria" își are materialul faptic sub acest cer torid. Doamna Chiajna, Petru Cercel, Mihai Viteazul au văzut insulele, au făcut chiar escale aici, uneori dramatice ; iar alții, pretendenți la domnie sau domni de-un an ori de doi și-au irosit aici averile, viețile, speranțele nu de puține ori pierind de jungherul asasinilor plătiți de rivali sau de domnii legiuiți sau de suzeranul atotputernic sau de cei care conduceau întrigile haremului.

Fascinat de antichitate, de echilibrul ei înțelept, de sintezele marilor culturi orientale operate atunci și aici de geniul elen, skipperul este tentat - obicei regretabil - să nu vadă pădurea din pricina copacilor. Ceea ce-l farmecă, ceea ce-l aduce la echilibru cu sine și cu destinul istoric este aventura existențială a insularilor. Greci fiind, întemeind cetăți, edificînd o civilizație grecească specifică, o mitologie și o lume grecească primordială, au străbătut două milenii dramatice trecînd de la un imperiu la altul, fiind decimați, jefuiți, oprimați, ca abia după 1945 să se elibereze politic și să se regăsească pe ei înșiși în esența lor perenă - aceea de greci. Similitudine de destin certificînd odată mai mult adevărul zicalei „apa trece, pietrele rămîn".

Intrăm în agora contemporană, hală vastă în preajma moscheii Defterdar, singuratică și stingheră într-o lume pe care și-a propus s-o stăpînească, plină de lubenițe și piersici enorme, *Cardinal Redhaven, Halehaven* și *Ford* și ceea ce este curios, dincolo de aspectul lor pictural, de pieliță rubicondă iradiată în galben-auriu, brăzdată gros în dungi roșii-sîngerii este că piersicul a fost adus în Egeea și la noi din Extremul Orient și că, acum, aceste soiuri care fac deliciile pomicultorilor au fost încetățenite din Extremul Occident, majoritatea fiind obținute în California. Un fapt de horticultură, aparent banal, care-i vorbește skipperului de gestica laborioasă și benefică a speciei, dincolo de absurditățile „lagărelor" cum se autointitulează ridicol și incriminatoriu superputerile zilei și slujnicarii lor sateliți. S-au copt și se coc piersicile la Grădiștea. Stela și copiii se bucură culegîndu-le cînd se zvîntă roua și skipperul trimite un gînd de bine vecinilor săi, mari fermieri și horticultori de altă factură istorică decît cei care-și vînd produsele în agora, inginerii Ion Șutic și George Ceaușu, unul rector și gospodar temeinic al Mogoșeștiului contemporan, cel care mi-a ales piersicii cu

mîna lui şi m-a îndemnat să-i plantez, celălalt director al celei mai moderne staţii legumicole experimentale, cunoscutul „fitotron" de peste Argeş, de la Vidra, unde cercetătorii fac din iarnă vară şi din vară iarnă, urmărind la microscop minunile geneticii concretizate în tomate şi gogoşari, în ardei graşi şi castraveţi care concurează imaginaţia. Le trimite un gînd de bine, pentru sfatul lor totdeauna oportun şi eficient, sfat care, la timpul potrivit l-a ajutat să-şi adauge blazonului militar herbul celui mai înalt ordin social : ordinul ţărănesc al lucrătorilor de pămînt. Aflat în agora oraşului Kos, de pe insula lui Hyppocrate, admirînd abundenţa cu care Ceres a împodobit hărnicia localnicilor, skipperul migrează pentru o clipă, acasă. Acasă însemnînd hotarele Comanei şi ale Călugăreniului, ale vidrenilor şi celor din Copăceni, hotare cu memoria veacurilor neştirbită de curgerea timpului, deopotrivă însemnînd faţa nouă a unor altfel de stări cum ar fi complexul de creştere industrială a porcilor condus pînă nu de mult de doctorul în medicină veterinară Liviu Preda, membru corespondent a două academii ştiinţifice, de fel din Bălgradul Transilvaniei, stabilit în susul apei care-mi udă grădina, şcolit prin lumea largă, consultat de lumea largă. Skipperul se-ntoarce cu gîndul acasă, asta însemnînd acel ţinut fabulos dintre Neajlov şi Argeş unde-şi lasă urmele alţi scriitori-călători cum sînt Ioana Postelnicu, Ana Blandiana cu blîndul ei soţ Romulus Rusan, Gelu Naum, Toma George Maiorescu şi Ion Meiţoiu iubitor al Septentrionului, ţărani ca şi mine. Acasă însemnînd o altfel de lume, smulsă din inerţii, încercînd o formulă comunitară şi umanistă pe rezultantele căreia skipperul a întîlnit solidaritatea care i-a permis să-şi îndeplinească visele. Acasă neînsemnînd numai un loc geografic de un lirism profund şi inconfundabil, cît mai ales un areal spiritual de o tandreţe nesfîrşită şi unică în duioşia ei suavă şi gravă.

Acasă.

Adică la matcă. Adică la dulcele grai al mamei. Doctorului Preda, după ce i s-au arătat castele fabuloase şi văi mirifice, cetăţi ale ştiinţei şi laboratoare de ultimă oră, i s-a propus, aiurea, un directorat, o catedră, un titlu.

— „Dacă-mi daţi Carpaţii şi Dunărea, rămîn" a spus fermierul de pe Argeş în sus.

Seara stăm la taifas, acasă, sub păr, ascultăm privighetorile şi povestim de-ale noastre.

Acasă.

Pămîntul Kosului rodeşte piersici californiene, la fel de pline de lumină ca piersicile californiene rodite în lunca Argeşului.

Este timpul să ne retragem sub platanul lui Hyppocrate. Altfel riscăm să devenim sentimentali. Platanul se află într-o piaţetă în terase, mărginită de ulicioare strîmte, accesul este în pantă, ori pe scări care conduc la pasarela fortăreţii ioaniţilor unde este adăpostit muzeul arheologic. Pe această pasarelă cîţiva tineri, poate studenţi, vînd obiecte din pămînt ars imitînd statuetele strămoşilor şi fluierele acelea arhaice în formă de scoică, la care cîntă cu aplicaţie fără să facă nici un gest de chemare spre eventualul cumpărător. Melodia este stranie, pastorală în esenţă, simplă şi dacă este ascultată atent are ceva dionysiac, un îndemn la hîrjoană şi veselie.

Un paşă turc a zidit lîngă platanul lui Hyppocrate o fîntînă, astăzi în uitare. O operă de artă în faianţa suavă şi-n ciubucării săpate în piatră. Platanul căzut, ros de veacuri, de senectute şi meditaţie este sprijinit pe o schelă nearătoasă, măreţia de odinioară s-a scofîlcit, este mai mult un simbol care cocîrjat de bătrîneţe ajunsă decrepitudine, îndeamnă la reflexie şi modestie.

Memento, homo, quia pulvis es et in pulverem reverteris.

De fapt, prezenţa faianţei orientale care placează fîntîna îl aduce aproape pe Omar Khayyam cu ale lui catrene străbătute de frumuseţea zădărniciei, multe din ele atît de dionisiece. Nu ştiu prin ce asociaţie de stări interioare recit pentru uzul skipperului :

„Abia şoptind argila spunea olarului care-o frămînta : Gîndeşte-te c-am fost odată ca tine... Nu mă brutaliza ! "

Este sub platan o linişte plină de împăcare filtrată prin umbra luminiscentă la adăpostul căreia s-au mutat portretiştii de pe esplanadă şi modelele lor. Dacă se detaşează de clipă şi reverie, skipperul îşi dă seama că de fapt aventura pe care o trăieşte este aventura luminii, împletită curios cu alte date imateriale cum ar fi atmosfera şi gustul istoriei, aroma Orientului fatalist şi senzual, un fior ascuns de voluptate carnală mereu gata să se sublimeze într-una spirituală, melancolia izvorîtă din conştiinţa

trecerii. Se reprimă starea de imponderabilitate. Se constată puritatea modelelor, fete nordice desenate cu finețe și gingășie. De ce mi-am refuzat mereu Nordul ? De unde chemarea și fascinația Sudului ? De ce, mereu și mereu, drumurile mele întîlnesc semnele pe care le-au lăsat superputerile perindate prin lume ca un blestem al istoriei, pe care specia și-l născocește singură, spre propria ei nenorocire ? De ce, mereu și mereu întîlnesc închisoarea, silnicia, lanțul ca semne și însemne ale puterii și de ce mereu ne referim la aventura puterii și atît de rar la aventura cunoașterii ? Skipperul nu are nimic din fatalismul lui Khayyam :

„Ce slab e omul și ce crîncen e destinul ! "

mai curînd necruțarea lui Saadi o iubește :

„Nu-i da dușmanului tău răgaz

. Are să-ncoarde, săgetează-l azi ! " așa că se rupe de vraja țesută sub platanul lui Hyppocrate de acei portretiști care caută cu ochii mijiți să descifreze taina ascunsă în ochii nordicelor, apreciind lucid comedia tristă jucată de Putere, ori superputere pe insula Kos. Darius și imperiul persan, Alexandru și imperiul său, Imeperiul roman, Imperiul bizantin. Unde ? Cînd ? Puterea Ioaniților. Imperiul otoman. Italia fascistă ! Veacuri după veacuri. Decenii după decenii. O singură și eternă realitate. Kos ! Restul ? Pulbere ! Asta înnobilează. Și dă un sentiment acut de demnitate și optimism. Așa că ne întoarcem la *Hai-Hui*$_2$ să ne alimentăm optimismul cu cîte o sticlă de Borsec.

Restul escalei la Kos, adică de la orele 18 la 24 se fragmentează în patru secvențe distincte... Lumina ce se filtrează prin coroana pinilor maritimi, o lumină ciudată, brună-verzuie, rarefiată, cu tente roșcate care plutește în văluri diafane din ce în ce mai opace spre rădăcina pinilor. Ierburi aspre acoperă petecul de pămînt dintre pasarelă spre fortăreață și scările care coboară la platanul lui Hyppocrate. Se aud valurile spălînd plaja. O rază blond-aurie cade pe umerii bronzați. Fata doarme adînc, un somn fără nici o teamă, netulburat de superstiții și fluierul polițaiului, neînghesuit de conformisme și prejudecăți, nici o plăcuță cu „Interzis" nu se insinuiază între ea și vis. Probabil este o frumusețe modernă perfectă. Un trup elastic, suplu, aproape gol, poartă un slip din piele, sînii mici îi sînt abia acoperiți de un *soutien-gorge,* își ține mîna dreaptă sub cap, stînga abandonată pe *tatami,*

coapse lungi, gambe fine, pletele blond-şaten îi curg pînă la mijlocul subţire, sprîncene arcuite viguros, pleoape grele, ochii uşor migdalaţi. La cîţiva paşi, înveliţi în sacii de dormit, horăie paşnic, cîţiva hermafroditi părosi. Somnul frumuseţii moderne este fără spectatori. Aproape că-mi este ruşine de privirea care-a descoperit-o. Nicăieri o aluzie măcar la privirea călugărului care-a găsit-o pe Angelica adormită în tabloul lui Rubens. Corpul perfect este plin de candoare juvenilă. Fata doarme în părculeţ, ca în odaia ei de adolescenţă. Aude prin somn murmurul frunzelor de palmieri cutreierate de briză. Este un somn al fărăgrijii, al bucuriei de a fi întîlnit Sudul, neprefăcut. Lumina străvezie o cufundă în magie. O fată din lumea largă doarme somn netulburat de superstiţii în părculeţul vegheat de pini şi palmieri. Orice clipă de întîrziere, ar fi o profanare.

...Secundul s-a dus să exploreze oraşul pe cont propriu. Skipperul s-a instalat în cockpit de unde asistă la spectacolul care se dă pe *front de mer*. A fost o pauză în care turiştii şi localnicii au dispărut. Au dispărut Hondele şi bicicliştii aceia zeloşi circulînd în cîrduri. Iahturile somptuoase se însufleţesc la ora ceaiului cînd apar din cabine armatorii şi soţiile acestora îmbrăcate în lungi rochii lejere. Cockpiturile devin saloane de primire. Iahtul din Bahamas are pus la post, chiar la pontilul punţii rabatabile care-l leagă de cheu, un mic semn ca de circulaţie rutieră, un cerc alb tivit cu roşu, tăiat de o diagonală roşie, deci, de interdicţie, iar în cele două semicercuri sînt desenate obiectele interdicţiei, un pantof de bărbat şi altul de femeie. În mod demonstrativ, pe cheu, la capătul punţii mobile, sînt înşirate încălţările oaspeţilor. Cum la *Hai-Hui*$_2$ secundul lipseşte şi cu el întregul echipaj, cum şeful ospătar a rămas la Tomis ca necorespunzător la dosar, cum Xenia s-a bosumflat şi s-a retras în buduarul ei dînd drumul ostentativ la o intermediabilă bandă cu muzică orientală, skipperul este condamnat să nu-şi respecte *five-o' clock-ul* cu toate că s-a pus la ţinută albă de bord. Şi aici se pare că, dintr-un arhaism proletcultist, am nimicit gesturi care dădeau cotidianului farmec, gust şi pitoresc, înlocuind momentele de respiro cu sarsanaua purtată ostentativ sau cu tablele bătute sonor sub pomii din faţa blocurilor. Iată că se reînsufleţeşte cheul. Cei care de dimineaţă pedalau sîrguincios în costumaţie lejeră şi apro-

ximativă, naturistele cu sînii goi, amatorii de delta-planorism, nauto-scuterism, îmbrăcaţi civilizat, ele în rochii uşoare de in, ei în alb, îşi fac promenada de seară şi invadează mesele locantelor care au cucerit toată esplanada. Apare şi misteriosul echipaj al iahtului-charter din tribord — o doamnă sportivă, tunsă băieţeşte, flancată de doi adolescenţi care duc plasele cu tîrguieli. Ne salutăm ceremonios. Băieţii sînt taciturni şi mama le repartizează sarcini la bord care se execută rapid : căratul canistrelor cu apă pentru umplerea rezervoarelor, spălatul punţii, aranjatul interiorului. Doamna este curioasă şi facem schimb de informaţii : ei toţi trei ştiu aproximativ engleza, skipperul încearcă un esperanto româno-italo-francezo-german. Apare şi *pater familias*, cu profesiunea de vacanţă skipper de croazieră care se cocoşează sub greutatea canistrelor, apoi cînd plinurile sînt făcute trecem la schimbarea instrumentelor de ratificare a bunei vecinătăţi. Familia este una germană, din Germania Federală, domnul este foarte curios să afle amănunte despre skipper ; dar foarte puţin generos cu amănuntele despre sine. Desigur se miră şi mirările sale sînt succesive şi la nivele variate ale interesului. Nu ştie că românii au acces la marea liberă. (Aici skipperul mustăceşte, ştie el ce ştie, dar ce ştie se rezolvă cu cei în drept). Nu ştia că românii au iahturi. El nu are iaht, a venit cu avionul la Atena, a închiriat un iaht şi de la Pireu prin Cyclade a navigat în Rhodos, din Kos întorcîndu-se la Pireu. Iahtingul charter este mai avantajos decît iahtingul pe cont propriu. Iau avionul pînă-n Martinica sau Polinezia franceză, sau în oricare port francez sau italian sau spaniol, acolo găsesc un iaht de închiriat, facem un program de 20 de zile, din nou avionul. Şi... acasă la treburile curente.

Se înserează abia simţit. Apare secundul care reanimă discuţia cu engleza lui mult mai fluentă decît a echipajului vecin. Skipperul simte mirările neexprimate ale celui din tribord.

— Cum navigaţi ? întreabă cel din tribord şi skipperul înţelege că omul vrea să-şi dea seama de gradul de rafinament al tehnicii de la bord.

— Reeditäm metodele lui Columb. Oricine poate naviga folosind aparatură de ultimă oră. Înţelegem să facem iahting adevărat, marinărie adevărată.

— Puiu, arată-i domnului cronometrul nostru de bord !

Puiu înţelege şi, ceremonios, scoate în cockpit bătrînul ceas deşteptător cu carcasă prăzulie care de 12 ani îl scoală pe Horia şi-l trimite la şcoală, sunînd ora deşteptării din trîmbiţele Apocalipsului. Haz. Cine-a spus că germanii n-au umor ? Haz mare. Bătrînul a ruginit, aerul salin nu-i priieşte, ticăitul lui a devenit astmatic şi-i explicăm vecinului marele nostru avantaj faţă de ceasul folosit de Slocum : al nostru are atît minutarul cît şi orarul, pe cînd al lui Slocum nu avea decît indicatorul orar. Pe urmă, al nostru funcţionează de bună voie, fără să fim obligaţi să-l fierbem în ulei cum a făcut-o Slocum cu al lui.

— Dar compasul ?

Aici sîntem imbatabili. Puiu descoperă celebra busolă Askania-Veb, compas de goeletă din vremea de aur a velierelor, darul comandantului Deboveanu, desigur cam mare pentru un iaht atît de mic, dar, oricum, piesă de muzeu. Vecinul înţelege şi confirmă că între iahtmanii care folosesc ultra-tehnica şi noi este o deosebire calitativă, net în favoarea noastră.

Epuizînd curozităţile succesive ale vecinului care, chiar după ce i se dă cartea de vizită îşi păstrează anonimatul şi ocoleşte întrebările asupra stării sale sociale, Puiu dă lovitura de graţie scoţînd de la cambuză un Murfatlar de zile mari. Omul nostru se miră îndelung cercetînd eticheta fastuoasă scrisă cu caractere qvasi-gotice. Şirul de mirări explodează odată cu deschiderea sticlei. Regretăm că nu avem la bord paharele de cristal cu picior înalt în care se cuvine să se bea, în reculegere, un asemenea vin dumnezeiesc. Iată cum skipperul aduce în lumea vinurilor dulci, elogiul vinului de Murfatlar, zeu al zeilor, băut nemernic în acea seară înmiresmată din banale pahare de sticlă, fără ca asta să scadă cu ceva entuziasmul grav al familiei germane uluită de faptul de necrezut că într-o ţară din estul Europei, despre care, există idei vădit preconcepute, unele de nuanţă politică, altele de nuanţă istorică, altele izvorîte dintr-o informare sărăcăcioasă şi altele din necunoaştere, într-o asemenea ţară pot exista asemenea vinuri. Skipperul i-a suspectat întotdeauna pe poeţi de un entuziasm excesiv cînd a fost vorba să cînte binefacerile vinului, cu toate că el însuşi este un bun producător de

vin și un oenolog care subscrie la ideia că produsele lui contribuie într-o bună măsură la înfrumusețarea vieții terestre. Îl fascinează muncile pregătitoare ale recoltei, urmărește lucrările miraculoase ale soarelui în bobul de strugure, cînd culege via curtea răsună de glasul inegalabil al Mariei Tănase, glas fără de care nu se poate concepe întreaga alchimie a trecerii bobului în must și a mustului în tulburel. Subscrie la toate aprecierile vinului făcute de-a lungul veacurilor de la Homer la Păstorel, subliniind că aforismele și versurile închinate vinului sînt în lumea egeeană protocronice și că, oricum, la daci măsurile drastice ale lui Burebista vizînd stîrpirea viței de vie au fost puțintel exagerate și n-au putut avea caracter de permanență, atît dulcile coline ale dealurilor noastre, cît și predispoziția poetică a poporului nostru cerînd cu necesitate podgoria și produsele ei.

Deci, să revenim în cockpitul lui *Hai-Hui* 2 în seara zilei de vineri 2 august 1985, portul Kos, nu departe de platanul lui Hyppocrate. Briza care-i dezmiardă frunzele resemnate mîngîind și mîinile noastre care țin paharele cu vinul chihlimbariu, trezește din uitare glasul Maestrului : „vinul este lucrul cel mai potrivit omului dacă, în stare de sănătate ca și în caz de boală este administrat la timpul și la locul potrivit, în măsură justă, după constituția individului".

Cum cel mai mare medic al antichității nu poate fi contrazis de către niște profani în perfectă stare de sănătate, cum înserarea blîndă și înmiresmată s-a transformat într-o noapte catifelată din care izvorăsc estompat melodii pline de armonie, validînd timpul degustării, cum apa golfului se umple de umbre misterioase, cum catargele legănătoare, bastioanele fortăreței, palmierii și cerul înstelat fixează locul degustării ca pe unul plin de farmec și poezie, toate dezideratele cerute de Hyppocrate fiind prezente, gabaritul echipajului reclamînd cel puțin o sticlă pe rol de echipaj, ritualul recules al întîlnirii cu Murfatlarul se continuă într-o stare spirituală anacreontică, aducînd în conștiința skipperului frînturi din lecturi mai vechi în care se omagiau calitățile acestei licori. Asta fără să scape din vedere că invitații, probabil cunoscători ai vinului de Rhin, manifestă un entuziasm absolut latin pentru vinul de Murfatlar și că, acest entuziasm trece peste prejudecăți și rezerve făcîndu-i expansivi și comu-

nicativi pînă la a invita echipajul gazdă la o locantă unde să cineze. Invitația este făcută sub privirea sever-reprobativă a skipperului miliardar, ori poate numai milionar, de pe iahtul din babord care urmărește de la înălțimea punții lui activitatea dionisiacă a compatrioților săi. Invitația „charterilor" este refuzată politicos de cei de pe *Hai-Hui 2* din motive de echilibru. Neputînd oferi o masă în careul iahtului blocat de țîfnele Xeniei, sau o altă masă pe sistem de reciprocitate la o altă locantă, tot din pricina acelei afurisite de căpitănese capabilă să iște un scandal public și să scoată ochii eventualelor dansatoare, ne abținem, nu fără să oferim „charterilor", pentru uz propriu, o sticlă din aceeași băutură divină.

Gestul este primit cu încîntare și prin reciprocitate se primește la *Hai-Hui 2* o sticlă de rachiu grecesc. De fapt skipperul a manevrat astfel încît să nu angajeze echipajul într-o seară familială, din două motive : unul pricinuit de primirea la bord a emisarului barurilor „Veghera" și „Club Kailua" și al doilea datorat întîlnirii cu Artemissia, întîlnire care trebuia să aibă loc la capătul dinspre larg a molului, la ora 0.

...Emisarul celor două baruri se prezentase la prova cu puțin înainte de sosirea familiei germane. Vorbea fluent engleza, germana și franceza, era tinerel, politicos și știa să prezinte în culori atrăgătoare atmosfera, programul și plăcerile oferite de barurile respective, înmînîndu-i skipperului două cărți de vizită ale acelor respectabile instituții pe care scrisese cu pixul : *2 persons free entrance*, ceea ce însemna că nu vom plăti intrarea, gazdele oferindu-și plăcerea să recupereze această înlesnire pe nota de plată a consumației scontate.

Cum ținuta străzii este destul de lejeră, inventariind garderoba, optăm pentru redingota albă tăiată după modelul comandanților de chipere ai veacului trecut, atît *diner*-ul cît și ținuta de seară părîndu-ni-se prea pretențioase.

— Să începem cu „Veghera" propune skipperul.

Echipajul fiind de acord în unanimitate se cheamă un taximetru care ne depune în strada Zouroudi 5 unde, în

fața intrării sîntem întîmpinați de un portar aferat cu discreție și distincție. Este o intrare mascată între oleandrii înfloriți, pe crenguțele cărora pulsează licurici electrici multicolori. Este apoi o pergolă de glicine din care în dreapta și în stînga se fac mici alveole vegetale, scoici tapisate cu o țesătură vegetală densă și cărnoasă din care răsar flori cu petale roz, senzuale și parfumate. Mesele sînt doar pretext pentru a scoate în evidență confortul canapelelor adînci, învăluite în lumina discretă, albăstrie, emanînd de la o sursă misterioasă, disimulată în tapiseria vegetală. Arome stranii de terebint și pelin, de mirt și tămîie, de santal și orhidee vin în valuri succesive stratificîndu-se sub pergolă, alcătuind un *habitus*, o prezență răscolitoare, voluptoasă în sine, excitantă și senzuală.

— Aici ne despărțim, șoptește skipperul, cînd pe fondul unei melodii tînguioase apar două hetaire drapate în hematioane străvezii.

Skipperul tocmai recepționase o radiogramă de la omul său de afaceri prin care-i vestea încheierea unor contracte suculente cu cîteva mari case de editură și primirea drepturilor de la o casă de filme și un teatru al cărui afiș fusese ținut o stagiune întreagă de una din piesele lui istorice. Dacă adaugă cota-parte din beneficiile realizate de întreprinderea poligrafică la care este acționar, veniturile pe luna trecută anunțate de omul său de afaceri îi permit această evadare, fără nici un pericol pentru restul croazierei. Hetaira este brunetă, fibroasă, cu tenul măsliniu înaltă, cu sînii împungînd impetuos *hemationul* transparent. Are ochii migdalați, pleopele grele date cu o pastă albăstruie, punînd în valoare ochii verzi, de felină vorace.

— Să desfac o conservă, ori mîncăm doar un sandviș, se insinuiază de undeva din alveola cușetei, glasul discret al secundului. Merită să deschid o sticlă de Borsec.

— Pe toți sfinții părinți din insule, mormăie skipperul, privind vîrful catargului care penelează dulce cerul înstelat.

Artemissia nu respectă nici o convenție. Chestiunea cu întîlnirea de la ora 0, la capătul dinspre mare al molului, de unde se văd luminile Hallicarnasului, povești

sentimentale ! Este grăbită, nu-l caută pe skipper, o caută pe Xenia, asta umflă pipota autocratului, gata, gata să-şi iasă din maniere şi să le arunce la puţul ancorei. Artemissia nu are nimic comun cu ideea preconcepută a skipperului despre statura şi chipul ei, despre valul de intimitate senzuală pe care l-ar fi emanat. Probabil că a trecut golful pe un nauto-scuter, este durdulie, energică, tunsă scurt şi în pofida gesturilor sportive, sau dincolo de gesturile sportive, ochiul exersat al skipperului desluşeşte femeia. Artemissia domină scena. Îşi reia povestea pe un ton neutru, de salon, cu o discreţie perfectă. Istoria ştie că a fost femeia unui singur bărbat, a lui Mausolus. Se pare că Mausolus a murit otrăvit de un rival care voia să dea o dublă lovitură : să-i ia tronul şi văduva. Pe acela l-a crucificat. Lui Mausolus i-a ridicat un monument funerar demn de zei. De altfel, de la acest monument s-a încetăţenit denumirea de mausoleu, lucru care-i dă oarecare satisfacţie perpetuînd pretutindeni amintirea soţului amant. Prostănacii din Rhodos au crezut că rămînînd văduvă, a venit momentul să lichideze concurenţa Hallicarnasului. Se ştie cum au mobilizat întreaga flotă şi cum, într-o noapte fără lună, au aruncat ancorele la o jumătate de stadiu de ţărm. Ea fusese însă informată şi dăduse ordin celor din Hallicarnas, ca în zori, să împodobească zidurile, să sune din trîmbiţe, şi să aplaude debarcarea rodosienilor, deschizîndu-le porţile. Scosese un comando pe care şi-l pusese sub ordin, mascîndu-l într-o grotă săpată de valuri în ţărmul stîncos. Scenariul s-a reluat fidel. Rodosienii fericiţi că nu trebuie să dea tribut de sînge au tras corăbiile la uscat, au debarcat şi cîntînd s-au dus cu toţii spre Hallicarnas. Grupele de comando au pus stăpînire pe nave (femeile pregătiseră din vreme sute de coroane de flori care au fost ambarcate), Artemissia a trecut la pupa navei-amiral şi flota s-a întors în Rhodos, dar cu alte echipaje. Văzîndu-şi navele acoperite de flori care certificau victoria deplină asupra Hallicarnasului, insularii rămaşi la partea sedentară, cei scutiţi de armată, soldaţii neinstruiţi şi alţi „învîrtiţi", au desferecat intrarea în port (skipperul uită s-o întrebe dacă asta s-a întîmplat înainte sau după prăbuşirea Colosului) primind flota victorioasă în

aclamații și imnuri de slavă. Artemissia a debarcat în fruntea comandourilor, a dat morții pe inițiatorii invaziei în Casia, țara ei, apoi a ridicat o statuie care-o glorifica pe ea, pe Artemissia. Femeia rîde de rodesieni, spunîndu-i Xeniei că, din respect sacru pentru statui, dintr-o idee preconceputâ, n-a dărîmat-o pe cea ridicată s-o sfideze, înconjurînd-o însă de clădiri înalte, spre a nu mai fi văzută. Cele două sporovăiesc, apoi apar nereidele, se aud sunete ascuțite de nai, undeva pe aproape se petrece și cînd iese pe punte, skipperul nu întîlnește decît noaptea catifelată, cerul înstelat, palmierii și catargele filigranate.

Pe banca de pe esplanadă, înfofolită în sacul matlasat, doarme netulburată o fată blondă.

Meltemi avertizează!

Sîmbătă, 3 august echipajul eliberat de dileme și angoase este la posturi încă de la ora 5, cînd numai bărcile de pescuit și micile pescadoare se întorc din larg. Pe restul iahturilor e liniște deplină. Se trăiește intens o emoție adîncă, tulburătoare. Amîndoi visasem Rhodosul. De ani. Poate dintotdeauna. Dacă acest avanpost al Rhodosului, Kosul, este un colț paradisiac al Dodekanisei, ce trebuie să fie insula fermecată cu fortăreața ei celebră, cu peisajul mirific și cu legendele care-o leagă de trei continente ! ?

Se aude marea.

Un șopot dezmierdător, o chemare dulce plină de melancolie și nostalgie.

Văzută și pregătită la hartă, ultima etapă a croazierei este una obișnuită, care nu pune probleme deosebite. Adică 65 de mile marine estimate a fi parcurse în 22 de ore, drum secționat în cîteva tronsoane distincte mai apropiate de turismul nautic decît de navigația de larg, cum ar fi dublarea insulei Kos pînă la capul Agios Fokas, traversarea golfului Kos spre sud pînă la capătul

vestic al sălbaticei peninsule Reşadiye, punte muntoasă trimisă în Egeea de Asia Minor, de aici o traversadă scurtă pînă în sudul grupului de insule Nimos, Simi, Trambeto, de unde, pe un drum adevărat de 16°, după numai 18 mile marine trebuia să dublăm cap Molinos şi să intrăm în portul Rhodos. Starea morală a echipajului este excelentă în pofida cîtorva date materiale care îndeamnă la precauţie şi prevedere. Bugetul iahtului nu permite nici un fel de cheltuieli în afara celor strict şi elementar necesare. Orice avarie nu poate fi remediată decît cu mijloacele bordului. Se exclud accidentările echipajului, necesitatea de a recurge la servicii plătite. Turismul nautic este excelent organizat în insule, iahturile se bucură de facilităţi începînd cu apa la chei, mai greu este cu combustibilul, dar cum nu este cazul, menajînd velele îmbătrînite şi hărtănite în cei 9 ani de cînd suportă capriciile vînturilor şi ale furtunilor, sperăm ca mîine în zori să zărim spinarea înaltă a Rhodosului.

Ca să nu tulburăm somnul celor de pe iahturi, Puiu molează proza şi se trage pe ancoră pînă cînd o briză uşoară ne scoate din port numai cu velele. Aceste manevre de acostare sau plecare de la cheu cu velele constituie una din mîndriile echipajului de la *Hai-Hui* 2. La ora 6.50 ieşim din port şi ţinem Estul împinşi de briza din N-N.V. care abia adie cu 2 m/s. Se intră în rutina carturilor de 2 ore, nu fără să se remarce că navigăm într-un spaţiu dominat de veliere, lucru care dă mării un pitoresc inedit, restituindu-i o parte din istorie.

Practic skipperul este la eche şi secundul la cuşetă. *Hai-Hui* 2 pluteşte pe o mare de smalţ albastru, cerul cade biblic peste lumea stranie care ni se descoperă într-o linişte serafică, cer, pămînturi şi mare deopotrivă îndeamnă la reculegere şi meditaţie, explicînd cîteva dominante ale spiritualităţii acestui ţinut paradisiac. Şi nu numai atît. Skipperul îşi dă seama că locurile posedă haruri misterioase, iniţiatice. Sensori pe care nu şi i-a cunoscut, bruiaţi de decibeli şi stresul cotidian, de mitocănie şi devălmăşia gregară în care datul din coate şi călcatul pe bătături ţin loc de valoare, recepţionează semnale emanate de timp, de acel timp absolut care-a născut profeţii şi poeţii. Nordul este închis de peninsula

Bodrum : stîncă roşie, canioane sălbatice, deasupra cerului alburiu, pe mare cîteva pînze albe. În babord insula Karaada. Stîncă sinilie ţişnită din ape. Se percepe starea subtilă, elegiacă, de infinit, de resorbţie în univers. Skipperului îi scapă cuvintele în care să fixeze sentimentul resorbţiei. De altfel simte cum aerul salin a ruginit cuvintele. Acestea se prezintă la raport umile, vădit atinse de criza economică mondială, filoxerate de sărăcia lozincardă, deliberate de evaziunea sensurilor, de lipsa de concordanţă dintre grandilocvenţa megalomană şi realitatea pauperă, sărăcindu-l pe omul de la eche care-şi face un rechizitoriu aspru. Nu cumva skipperul a căzut în mreaja şoarecilor de bibliotecă, sau a intelectualilor pedanţi, nu cumva a început să intoxice percepţia nemijlocită, pură, încărcată de candoare, aşezînd între realitate şi cititor un fel de ins uscat, doct, cu ochelari, mirosind a naftalină şi acid fenic, capabil să transforme un amurg într-o analiză a spectrului solar şi o adiere de vînt într-o hartă sinoptică ? Nu cumva skipperul a căzut în meteahna altor călători care jertfesc valorile sensibile ale imediatului pe altarul snob al unei culturi de ghid turistic ? !

Dilema este calcinată de soarele care-l purifică pe skipper, punîndu-i la treabă sistemul sudoripar pînă la limita lichefierii. O navă de pasageri pe hidroglisoare ne dublează din pupa. Iahturi de toate mărimile apar dincolo de cap *Agios Fokas*. La ora 7.55 o rafală de vînt urcă la 8 noduri. Între 9 şi 9.40 plutim în derivă, punîndu-ne prosoape umede pe umeri. Căldura s-a transformat într-un fel de cuptor placat cu oglinzi lichide care focalizează razele solare, deturnîndu-le din nou în atmosferă şi golful Kos ne ţine o nouă lecţie de navigaţie şi de execuţie a unei croaziere în Dodecanez.

Întîi de toate trebuia să avem combustibil, ca punînd motorul să ieşim din zona ecranată de vîrful Kefala şi înălţimile de pe insulă. Deci o jumătate de oră de motor ne-ar fi scos în apele litorale ale peninsulei Reşadiye vălurite uşor de briză. Secundul ramează cu... cangea, skipperul godilează cu cîrma, *Hai-Hui* $_2$ face ce ştie el şi toţi trei rîvnim sălbatic la cureaua aceea de mare vînturată de briză. Orice aluzie la pornirea motorului este

ucisă din față. Skipperul n-are niciun chef să rămînă fără motor în gura Dardanelelor și să aștepte salvarea de la un remorcaj ipotetic. Așa că echipajul se coace la propriu, afișînd mutre satistite, prelungi. Cablurile se cîștigă prin vigoarea bicepșilor, actualizînd fără dulcegării romanțioase viața de pe triremele Artemissiei. Se notează în Caietul de cart că înălțimile insulei Kos ecranează marea pînă la 5 Mm în largul strîmtorii și, (pentru a cîta oară ? !) se afirmă necesitatea unui motoraș Diesel *inbord,* nu fără a se veghea canistrele de benzină rînduite ostășește în magazia pupa, peste care secundul așterne cearșaful de protecție termică umezit în mare. Ca să-și găsească merite, echipajul se felicită pentru ideea de a fi piturat iahtul în alb și a-l fi făcut astfel locuibil pe această căldură de iad.

Se demonstrează (și se va demonstra pînă la evidența care precede catastrofa) că skipperul trebuie să-și aplice sieși, cu o rigoare absolută, toate sfaturile pe care le dă altora și că nu este suficient să fi scris capitolul de navigație din cartea *Croaziera cu vele,* ca această croazieră să se desfășoare de la sine, conform cărții. Acolo se analizează pe baza experienței proprii și a măsurătorilor făcute de specialiști, modul în care relieful, conturul și formele uscatului deviază, accelerează sau ecranează vînturile din interior. Neputînd să parcurgă insula măcar cu bicicleta, echipajul este dornic s-o investigheze dublînd-o la cîteva cabluri. Pasiunea turistică conduce iahtul în zona ecranată, de aci necesitatea motorului și în lipsă de combustibil, intervenția ridicolă a bicepșilor. La 9,40 ne prinde o adiere care ne scoate din zona ecranată a insulei Kos. Dublăm cap *Agios Fokas* sub care există un complex balneo-hotelier acoperit cu olane roșii, încercînd să speculăm, cu destul folos, curentul de aer scăpat prin șaua dintre vîrfurile Kefala și Diekos. Pe Kos, peisaj arid. Coasta de est pare pustie. Localitățile se află mai spre sud, iar cele mai dese sînt așezate pe coasta vestică. Dublăm Horos Therma, și cu 4 noduri pe loch traversăm golful pînă la 2 cabluri de cap Tekir, una din extremele stîncoase ale peninsulei Reșadyie. Același peisaj straniu, selenar. Faleză verticală din stîncă brun-roșcată, sfredelită de zeci de canioane, existînd parcă în

afara timpului, neatinsă de mîna omului, pustie dacă n-ar fi păsările de mare, precedată de stînci enorme spălate de valuri, dominată de o încremenire minerală care pietrifică cerul, transformînd lumina în lavă incandescentă. Brusc, peisajul selenar se populează cu iahturile care dublează cap Kryo, aflat mai la sud. Mai ales iahturi sub pavilion turcesc, avînd formele binecunoscute de caic, bazîndu-se mai mult pe motoarele puternice decît pe vele. Ne salutăm ceremonios înregistrînd mirarea celor care recunosc pavilionul nostru. Sîntem primul iaht românesc care navighează în aceste ape. Cîndva, dincolo de conjuncturi, de zgomotul artificial al trompetelor, de zarva unor veleitari fără acoperire în aurul faptei, trombonişti ai unor proiecte fastidioase, luate de binefăcătorii protectori drept realităţi, atunci cînd se va măsura la hartă cu compasul-distanţier, nu cu acutele pompieristice din adunări, atunci *Hai-Hui 2* îşi va găsi locul care i se cuvine în palmaresul iahtingului de croazieră. Chestiunea este doar tangentă. *Hai-Hui 2* nu-şi organizează niciodată plecările cu detaşamente de pionieri, flori şi public, nepropunîndu-şi marşuri neobişnuite, cum ar fi unul pe Calea Lactee. Skipperul ştie că nefiind elastic şi dezvăluind gogomănia, birocratismul ruginit, lipsa de răspundere, stupizenia înscăunată şi fotolizată confortabil, nu face nici un serviciu echipajului şi iahtului, dar asta nu ţine de felul tulburător în care apare pe cap Kryo farul aşezat în moţul falezei. Este un turn alb lîngă care există o căsuţă la fel de albă spălată de cer, de solitudine şi de atemporal. Omul care veghează farul trebuie să fi făcut un pact cu îngerii lui Allah, dacă Allah nu este un monoman al puterii divine şi acceptă s-o împartă cu alte spirite benefice. Se întîmplă, navigînd pe o mare clipocitoare, în apropierea stîncilor pitoreşti care ţîşnesc din valuri, un fel de sincronizare a stărilor psihologice, ale echipajului, un fel de uniformizare a reacţiilor la impactul cu peisajul, sincronizare şi uniformizare datorate mai mult secundului şi lecturilor lui, modului de a-şi construi viaţa, opţiunilor lui morale, culturale, politice. Ochiul vigilent al skipperului urmăreşte de cîţiva ani evoluţia fostului mus spre condiţia de secund. În toate planurile, începînd cu cel familial şi

terminînd cu cel marinăresc. Fişa maistrului energetician Vasile Olteanu s-a aglomerat pînă la condiţia de personaj. Obsesia mării, a optimizării tehnice a iahtului, dăruirea, perseverenţa, încrederea, modul cum se integrează sacrei treimi : iaht, skipper, echipaj, însumează sute de gesturi active, sute de fapte dinamice constituite într-un releu de transmisiuni între Oradea şi Grădiştea. Se întîmplă ca musul devenit secund s-o ia razna din prea mult entuziasm, se întîmplă să comploteze pentru a obţine un plus de zestre pentru iaht, sau mai dramatic, complotează să realizăm un 11 metri capabil să înlăture toate neajunsurile şi inconforturile actuale. Atunci, la Grădiştea tună şi fulgeră. Secundul sporeşte numărul de paratrăznete, ca un specialist în ale electricităţii ce este, se leagă la pămînt, cumulo-nimbul trece la verticală, apoi orizontul se luminează şi cei doi membri de echipaj vîslesc în tandem spre croaziera care urmează. Vîslitul acesta este scos de sub zodia întîmplătorului şi hazardului şi adus din ce în ce mai mult sub semnul exigent al profesionismului. Desigur, există şi un gînd secret. Acela de a crea nucleul unui viitor echipaj de croazieră lungă, însumînd pe puţin înzecitul croazierei prezente pe care skipperul a apreciat-o la 1 600 Mm, echipaj care va trebui să graviteze în jurul secundului. Deocamdată navigăm sprinţar spre sud-sud-est demonstrîndu-ne că ne-am acomodat caniculei şi acestei feerice lumi egeene, că ne-am rodat şi că, oricum, sîntem hotărîţi să infirmăm afirmaţiile altor skipperi, potrivit cărora echipajele în doi sînt falimentare. Cu atît mai mult cu cît nu sîntem chiar străini de o asemenea opinie.

Pînă la 12.30 am numărat 10 iahturi care ne-au încrucişat. La 13.35 dublăm cap Deve de unde părăsim peninsula Reşadiye, luînd largul să traversăm partea extrem sud-estică a Egeei, aceea care ne desparte de Rhodos. Se întîmplă ca obişnuitul convertit în carturi de cîte două ore să fie tulburat de acest altfel de spaţiu în care navigăm. Lumina şi marea, densitatea aerului şi culoarea cerului, vizibilitatea şi pandantul ei, perspectiva, sînt altfel şi altcum. Intră într-o lucrare reciprocă suferind mutaţii stranii din zona materialului şi a percepţiei ne-

mediate spre zonele inefabilului și emoționalului. Lăsăm în siaj peninsula stîncoasă avînd la travers tribord insula Nisiros din care vedem doar conul ascuțit al vulcanului Profitis Ilias. În prova tribord insula Tilos, de fapt vîrful Agios Ilias se conturează albăstrui fixînd alt petec de stîncă din salba de insule care coboară spre Rhodos flancîndu-ne de departe, dincolo de 20 mile marine. După hartă avem în prova babord insula Simi, sihastră, stîncoasă, adăpostind monastiri și mici sate pescărești, apărată pe direcția din care venim de un șir de insulițe și stînci, despărțită în sud de insula Trambeto prin strîmtoarea Seaski. Văzută la hartă insula Simi este neprietenoasă, plină de capcane viclene, înconjurată de stînci, neoferind adăpost și impunînd un plan de drum care s-o dubleze prin larg, cu atît mai mult cu cît Asia Minor întinde spre ea o mandibulă rapace, garnisită cu colți de piatră, cariată, sălbăticită în singurătate, sfredelită de golfuri și golfulețe la rîndul lor pline de insulițe și stînci cunoscute pînă și de cartografi și, ca atare, consemnate pe harta numărul 61 intitulată „Marea Mediterană partea de Est. De la peninsula Bodrum la golful Finike". Hartă la scara 1 : 300 000, ceea ce înseamnă un efort permanent de a mări în imaginație reprezentarea grafică liliputană sau a compara realitatea cu această reprezentare sintetică și sărăcăcioasă. Constatăm, a cîta oară, că pentru a face iahting de croazieră avem nevoie de hărți la scări mici, că avem nevoie de planuri și că sărăcia în materie de hărți speciale de iahting pune în pericol navigația, obligînd echipajul să compenseze lipsa lor printr-o confruntare permanentă a punctului estimat cu cel observat și printr-o supraveghere atentă a zonei spre a evita ceea ce le-a scăpat din vedere cartografilor : stîncile și insulițele lipsă la apel pe hartă, dar înflorind spectaculos fața mării.

La ora 19.30, *Hai-Hui 2* navighează sprințar cu prova pe insulița Trambeto, avînd la 7 Mm în prova babord insula Simi. Skipperul se alertează de cum cercetează cerul pînă atunci senin. Deasupra insulelor Nisiros și Tilos, mai mult bănuite decît văzute, și-au făcut apariția nori stingheri, lenticulari, colorați în roz diafan în vreme ce

la pupa, orizontul se sufocă într-o pîclă oranj, păstoasă și parcă murdară, o culoare putrefiată, nesănătoasă, în contrast alarmant cu luminozitatea serafică, transparența și irizarea caracteristice peisajului egeean cunoscut pînă acum. Cel dintîi ciocan de vînt urmează la cîteva minute după ce skipperul pusese punctul pe hartă notînd ora : 19.30 și lochul : 4 193 Mm, la nici o milă sud-sud-est de notația de pe hartă care consemnează adîncimea mării în acel punct : 384 de metri.

Este deci seara zilei de *sîmbătă 3 august* și ciocanele de vînt se succed rapid, prinzînd iahtul între peninsula Reșadiye-insulele Simi-Rhodos-Tilos și Nisiros, într-un petec de mare lat de 25 Mm, spațiu suficient pentru manevră și siguranță. Înainte de a-l chema pe punte, Puiu reușește să mai noteze în Caietul de cart că la ora 19.50 lochul totalizează 4 194,0 Mm și marea este de gradul patru.

Skipperul nu-l cunoaște pe Meltemi. După ce secundul schimbă focul de drum cu cel de furtună, după ce ia două terțarole la randă și iahtul poate primi furtuna fără pericol, are loc cea dintîi dezbatere interioară care-l solicită dramatic pe omul de la eche. Cu atît mai mult cu cît face eforturi să fugă din drumul unei nave de pasageri care, ieșită se pare din portul Simi, dublează insula prin sud și pune prova pe Rhodos. Aflîndu-se în drumul navelor Kos-Rhodos putînd ține iahtul numai la 190° sau pe 10°, asta însemnînd în prima variantă a ieși la marea liberă și a naviga spre grupul de insule care protejează Rhodosul spre vest : Alimnia, Agios Teodoros, Khalkhia ; iar în a doua variantă a fugi în golful Reșadiye la nord de Simi, skipperul își spune că varianta care-l aranjează este a treia, una de o prudență mediocră, într-un fel meschină, dar, se pare, cea mai sigură : aceea de a încrucișa toată noaptea în largul insulei Simi, în vîntul ei, păstrînd-o ca reper, ca odată cu zorii să continuie drumul spre Rhodos. De ce această variantă ? De ce nu o coborîre hotărîtă pe 190°, cu posibilitatea de a atinge insula visată pe lumină și apoi a o dubla spre nord pînă în portul Rhodos ? Skipperul nu știe cum se manifestă Meltemi în larg, neecranat de insule. Nu știe nici se înălțimi au valurile, nici ce forță de izbire. Avînd vîntul de la

travers, cu iahtul greu guvernabil, cu derivă mare s-ar descurca dificil în proximitatea unei coaste necunoscute. Toate aceste argumente sînt realităţi, dar nu de natură să confirme decizia. Decizia este luată în urma cantităţii de apă care se infiltrează perfid printre filele de sub linia de plutire. Acolo sub apă s-a întîmplat ceva. De cum se montează marea sau de cum creşte viteza iahtului, undeva în opera vie se produce o deplasare a filelor de stejar. Există acolo un spaţiu care a scăpat de sub controlul secundului prin care se prelinge apa de mare, obligînd echipajul să scoată cîteva găleţi la fiecare oră de marş. Ce s-a slăbit în structura de rezistenţă a iahtului ? Cînd s-a slăbit, o ştim. Pe timpul furtunii de gradul 9 în Marea Neagră. Atunci s-au însumat toate solicitările produse de-a lungul anilor. Cu cît Meltemi creşte în intensitate, cu atît mai limpede are skipperul viziunea asamblărilor părţilor componente ale iahtului. Atunci, la lăsarea nopţii aceleia zgrunţuroase, opace, cutreierată bezmetic de vîntul care face sarturile să ţiuie ascuţit, care face arborada să se ţînguie şi încastrările să geamă, atunci cînd alice sărate smulse de pe crestele spumegînde ale valurilor ne biciuie nemilos obrazul, atunci skipperul radiografiază iahtul de la prova la pupa. Îşi dă seama abia atunci că metoda de construcţie cu coastele nelegate de chilă este un lux admis doar pentru bărcile destinate week-end-urilor pe lacuri interioare, că filele trebuiesc prinse de coaste şi că, mai ales în prima treime de la prova, acolo unde coca este cel mai mult solicitată, varangele trebuiesc să fie mai dese decît în restul ambarcaţiei. Că modalitatea de a prinde cabina de opera moartă şi punte ţine mai puţin de design şi mai mult de o tehnică specifică monolitului. Vede limpede încastrările lucrînd la efort, vede" travaliul tuturor manevrelor fixe din vînt suprasolicitate de furtună şi mişcările iahtului şi mai ales „vede" pontilul care transmite pe chilă efortul catargului, făcînd să vibreze filele de lîngă masivul de stejar. Nimic nu este mai important decît siguranţa iahtului şi a echipajului, îşi spune şi instalează barca în furtună, trimiţînd secundul la culcare. I se pare că navigînd în volte în vîntul insulei Simi, într-un spaţiu de-

limitat precis de uscat şi într-un fel ocrotit de grupul de insule aşezate între iaht şi Meltemi, poate trece o noapte acceptabilă, fără ca întregul echipaj să fie la posturi. Aşa că, pînă în zori, schimbîndu-ne din două în două ceasuri patrulăm între insuliţa Marmara la sud şi Khondros la nord, punînd între noi şi uscat două mile de apă năpraznică. Este un fel de a zice că ne rotim din două în două ore. Nave de pasageri şi pescadoare apărute din furtună şi din cele mai neaşteptate direcţii ne solicită la manevră în tot lungul nopţii, transformînd carturile în secvenţe de coşmar. Ştiu cu exactitatea adevărului legic că mulţi solitari pieriţi inexplicabil au fost tăiaţi de provele enorme în clipa cînd epuizarea i-a coborît la cuşetă pentru o jumătate de oră de somn reparator. Sau, cînd, ca şi noi acum, s-au dus să schimbe o velă, sau o fungă, sau o şcotă şi absorbiţi de lucrul lor, agăţaţi în hamul de siguranţă, orbiţi de vînt şi de val, n-au văzut sau au văzut prea tîrziu gigantul din oţel proiectat asupra bărcii lor fragile. Este jocul acesta cu descoperirea luminilor de drum ale navelor cu maşini, jocul cel mai dur şi cel mai pasionant de la bord. Lipsind reperele luminoase, nevăzînd decît conurile negre ale insuliţelor netrecute pe hartă, cum voltele pe valuri şi pe vîntul acesta nemilos, posac, tăios, de o constanţă obsedantă şi halucinatorie, împiedică orientarea exactă, zorii oţelii ne găsesc derivaţi spre capătul nord-estic al insulei Simi, în gura care-o desparte de insula Nimos. Forţa vîntului scăzînd, cum sîntem nedormiţi şi vlăguiţi, cum skipperul îşi simte raţiunea împîclită şi ternă, cum secundul arată spectral, de parcă amîndoi am fi în pragul falimentului fizic cu toate că croaziera n-a ajuns încă la mijlocul ei, conform legii bordului potrivit căreia „skipperul hotărăşte", tipul mahmur şi murat, flămînd şi nu tocmai satisfăcut de numărul găleţilor de apă scoase din santină, decide să se angajeze în strîmtoarea care desparte cele două insule şi, navigînd spre sud între mandibula inferioară a peninsulei Reşadiye şi insula Simi, să dubleze cap Karaburun şi ieşit în strîmtoarea Rhodos să traverseze rapid cele 14 mile de apă sărată şi să intre

în portul Colosului, uitînd de ironiile Artemissiei şi de comentariile ei acide la adresa rhodosienilor.

Pe mare mai ales, socoteala de-acasă nu se potriveşte cu cea din tîrg.

Ziua se arată clementă, hula rămasă încă ne scoate sufletul, a mai rămas şi vînt aşa că traversăm sus-numita strîmtoare fără dificultăţi, dar, căzuţi într-o zodie apăsătoare, plină de incertitudini. Sigur este că skipperul nu face nici un fel de pasiune pentru acest golf care se numeşte Karamaki. Motiv mai mult decît explicit. În tribord, insula Simi dublată de zeci de stînci, insuliţe pustii, lespezi nenorocite de piatră năpădite de alge brun-verzui abia ieşind deasupra hulei scunde, apă parcelată de borne din piatră sură sau albă, hîrci fosile, conuri acoperite cu grohotişuri, o pustietate de piatră şi apă verzuie, un ţinut al dezolării în care pericolele pîndesc la fiecare cablu. În babord, un golf zimţat intrat adînc în mandibula pietrificată, cu abrupturi verticale, bîntuită de lumină ca de un prohod. Un sentiment straniu de părăsire de sine, de extrapolare a eu-ului într-o altă lume neaparţinînd lumii acesteia, o singurătate cosmică, ceva neîntîlnit şi neimaginat, apoi absurditatea de a nu putea porni motorul spre a ieşi din coşmarul universului închegat în fantasme de piatră, apoi cade vîntul cînd dublăm sub o jumătate de cablu lungi praguri de stîncă cafenie, apoi ne osificăm în derivă, apoi ne chinuim să prindem respiraţia iodată a stîncilor şi după ore lungi de încordare şi alt nesomn, ajungem aproape la traversul capului Karaburun (al cîtelea Karaburun pînă aici !) şi acolo, cînd vedem marea vălurită de o briză veselă făcînd berbeci domoli, intrăm într-un anafor care ne roteşte prova şi ne întoarce în lumea de piatră, izgonindu-ne de la intrarea în raiul cu vînt şi mare liberă.

Iarăşi de la-nceput şi iarăşi, cu orice minut de motor primejduind urcarea la Canakkale şi apoi a strîmtorilor. Nervii zbîrnîie. Zadarnic godilatul, zadarnic ramatul. Anaforul blestemat ne prinde prova, o răsuceşte şi grăbit, ne împinge iarăşi şi iarăşi în lumea spasmelor pietrificate.

Vedem cum, dincolo de ecranul insulei Simi, se ridică vîntul. Valurile cresc. Berbecii se acoperă cu spumă. Dacă marinarii Artemissiei în situaţia noastră ar fi pus mîna pe vîsle, dacă cei de pe corăbiile secolelor trecute ar fi dat o barcă la apă şi ar fi remorcat nava încăpăţînată cale de o milă pînă cînd ar fi prins o undă de vînt, dacă cei de pe iahturile întîlnite ieri şi-ar fi pornit minunatele lor Diesele, sfidînd orice economie de combustibil în favoarea economiei de timp, de consum interior, de confort şi siguranţă, noi păstrăm la bord metehnele de-acasă şi în loc de benzină ne ardem timpul, nervii şi siguranţa. După zeci de încercări nenorocite de a ieşi din anafor, încăpăţînîndu-ne pînă la limita iraţionalului, găsind un contracurent care spală o platformă stîncoasă, reuşim spre orele 14.30 să dublăm capul Karaburun, colţul fesil al mandibulei inferioare pe care peninsula Reşadiye îl înfige în strîmtoarea Rhodos.

Atunci facem cunoştinţă cu *Meltemi.*

Tot atunci înţelegem comentariul inginerului agronom din Samos, care-a pus în relaţie lungimea lui *Hai-Hui* 2 şi forţa lui Meltemi. Şi, pe loc, skipperul îşi dă seama că judecata lui de aseară, cînd a încasat cele dintîi ciocane de vînt a fost excelentă doar pentru momentul respectiv şi poate pentru azi-noapte, fără să ia în calcul ziua de astăzi şi această întîlnire cu Meltemi. Vîntul suflă cu forţa 8/9 Beaufort din S-SV, iar drumul nostru adevărat, ca să atingem Rhodos este de 122°. Valurile au 4/5 metri şi o forţă nebănuită de izbire. La fiecare val încasat neîndemînatec, atunci cînd skipperul ţine morţiş să aducă iahtul la drum, *Hai-Hui* 2 vibrează din chilă pînă la capelatură. Începe orgia gemetelor, scrîşnetelor, vaietelor de toate genurile şi pe toate tonurile. Gem şi scrîşnesc încastrările. Arborada se tînguie ţiuind subţire. Velele protestează cu marginile de cădere zbîrnîind. Am reuşit să ne îmbrăcăm mantalele cauciucate croite şi lucrate de aceeaşi iresponsabili care, stînd la adăpost, le dau muncitorilor de pe şantiere sau de pe ţarine, mantale prin cusăturile cărora apa şuruie în şuviţe subţiri, ajungînd repede să pătrundă hainele şi să se prelingă în voie pe trupurile obosite, care au nevoie să-şi păstreze măcar regimul termic normal.

Imposibil de adus iahtul la drumul dorit.

Avem senzaţia că vîntul se întăreşte şi la ora 16 atinge forţa 9. Sîntem în golful Rhodos la numai 12 mile de ultima escală a acestui periplu egeean. Dincolo de aceste 12 mile începe Mediterana de est. În babord se vede insula Kîzîl Ada. În clipa aceea skipperul şi-o reaminteşte dintr-o fotografie color care l-a fascinat cu cîţiva ani în urmă, fotografie tragică : ziduri de cetate în ruină bătute de deferlenţi înspumaţi, mare verzuie, cu ape grele, cer jos, cîteva stînci şi-n rest singurătatea absolută. Cînd imaginea din fotografie se suprapune peste imaginea reală, infinit mai dezolantă şi cînd skipperul îşi dă seama că are o derivă neaşteptat de mare cu toate că iahtul poartă randa la o terţarolă şi focul inter, că nu poate strînge vîntul, că de fapt furtuna îl scoate dincolo de cap Molinos — Rhodos în largul Mediteranei şi că l-ar duce excelent şi rapid în portul turcesc Marmaris, secundul anunţă sec că apa din santină a trecut peste paiol şi la fiecare ambardee spală cuşetele.

La ora 16,30 echipajul înţelege că nu poate atinge insula Rhodos. Secundul îşi declină competenţa de timonier. Trece la golit apa din iaht, sport penibil, făcut într-o poziţie mizeră, prielnică răului de mare, gîrbovit cu nasul în santină, ţinînd mai apoi găleata plină într-un echilibru nenorocit, rupt de primul deferlant care măreşte înclinarea bărcii, înproşcînd conţinutul, încasînd buşeli repetate şi, iar totul de la început. De trei, de cinci, de şapte ori, de zece ori. 50 de litri în 15 minute este prea mult chiar pentru încăpăţînarea noastră de a ajunge în Rhodos.

— Ne bălăcim în Mediterana şi ne întoarcem, spune skipperul. Ne refac în Kos şi... acasă. Altfel barca se face ţăndări.

— Skipperul hotărăşte, vine răspunsul secundului, cam mîrîit, cam într-o doară. Cum adică să ajungi de la Constanţa-România la 12 mile de Rhodos, să strîngi ani de zile leu pe leu, să armezi o asemenea croazieră, să bravezi o lume care se înclină banului avînd în buzunar doar strictul necesar, să stai la eche zi şi noapte, să te supui unor rigori monaho-militare la fel de drastice ca

cele de pe galerele majestății sale catolice de acum trei veacuri și cînd Rhodosul rămîne undeva în tribord...

— Pregătirea pentru voltă, mîrîie la rîndul lui skipperul, ciulind urechea. Dincolo de gemetele, scrîșnetele și tot corul văicărelilor de la bord, aude apa clipocind în careu și își spune că nu există pe lume un sunet mai odios și mai înfricoșător decît al apei care pătrunde în corpul unei nave aflată în larg.

Coșmar în rafalele albe

Echipajul execută volta pe val atunci cînd se află sub cîteva cabluri de insula Kîzîl Ada.

Cerul este verde, o culoare vitroasă, indiferentă, rece. Marea fierbe repezind asupra stîncilor din prova valuri care se ridică la douăzeci-treizeci de metri. Spectacolul sălbatec, luptă de veacuri între masele lichide și prietenul de stîncă pe care a fost construită cetatea, post înaintat veghind resemnarea supușilor din Rhodos. Întîi se aliniază spinările verzi-albe, ale valurilor. Apoi aceste spinări se umflă din interior, cresc monstruos sub ochii noștri, se acoperă cu spumă murdară, un galben murdar ia locul verdelui păstos, valurile se contopesc într-o singură masă de apă clocotitoare care umple spațiul cu un huruit greu, se aude bubuitul surd al muntelui lichid izbind stînca, apoi o jerbă înspumată țîșnește spre cer, zvîrlindu-și creasta dantelată dincolo de ruinele donjoanelor, dintr-odată meschine, firave, imposibil de conceput ca stavile împotriva mării dezlănțuite.

Și este acolo o dezolare sfîșietoare și o singurătate ucigătoare de gînd și sînt doar stîncile și trombele de apă care le bat cu încăpățînare și sînt atîtea destine tragice înlănțuite în piatra celulelor și a pribegit pe aici Ioan Vodă cel Cumplit și acum se furișează o lumină sîngerie

izvorîtă deopotrivă din cer şi din apele dezlănţuite şi după ce coborîm abruptul valului punem prova de cap Pirnar socotind că va trebui să ne întoarcem de unde-am plecat, adică să ne refugiem în baia Karamaki luptînd cu vîntul în volte lungi şi obositoare.

Skipperul simte disperarea încercînd să se cațere la bord. Şi îndoiala. Este bordul din care vîntul dă. Zburăm spre coastă. Cu fiecare cablu distrugem amănunte pe abruptul roşcat, pustiu, mumificat. O stîncă-ac. O stîncă-ciocan. O potecă servind nimănui. Firul unui torent secat. Apoi pragul de piatră care apără abruptul. Apoi stîncile izolate intrate în mare. Apoi, în babord, stînca gigant numită pe hartă Catal Ada. Skipperul ştie că manevra de azi-noapte i-a cruţat iahtul ; dar i-a interzis Rhodosul. Dacă s-ar fi lăsat spre sud, cu riscul de a fi zgîlţîit din încastrări, prindea briza din zori şi indiferent unde, atingea coasta Rhodosului, o dubla în siguranţă pînă în portul cavalerilor. Regretele sînt tîrzii. Cu atît mai mult cu cît secundul ia şcotele focului la mînă. Coasta este la un sfert de cablu în prova.

— Volta !

Şi cavalerul mării luate dinaintea traversului : pachetele de apă încălecînd puntea prova şi rogul, valurile izbitoare spărgîndu-se în cockpit pe umerii echipajului, apa rece percutînd mantalele de ploaie. Şi sentimentul acela unic, auster, tăios, al forţei interioare, al capacităţii infinite de a răbda ştiind că răbdarea este una din armele celui care învinge forţa. Forţa oarbă, forţa monstruoasă a naturii dezlănţuite. Răbdarea, soliditatea încastrărilor şi dibăcia de a primi vîntul şi valul în aşa fel încît să convină bravului nostru *Hai-Hui* 2. Facem apă. Toate lucrurile din interior se bălăcăresc în apă.

Puiu goleşte santina.

Volta.

Zburăm la cîteva cabluri de gigantul implantat la intrarea unui golfuleţ liniştit. Un gînd ! Dacă am înnopta în golf, la ancoră şi mîine în zori ?... Prea multe stînci. Le retează. Cum se retează paşii moi, paşii capcană, paşii deznădejdii, care se lipeşte undeva, de oglinda pupa.

Volta.

Dublăm insula de piatră prin est.

Răbdare.

Volta.

Dublăm insula de piatră prin vest.

Volta.

Şi întunericul care cade brusc, aproape ca la tropice cu toate că ne aflăm numai pe latitudinea de 36° şi 36' nord. Cea mai sudică latitudine atinsă de *Hai-Hui*$_2$. După cum longitudinea de 28° şi 8' est este cea mai răsăriteană longitudine tăiată de prova iahtului.

Dublăm cap Karaburun şi cum vîntul ecranat de insulele Simi şi Trambeto cade, hotărîm să intrăm în oricare port de pescari de pe insula Simi, ca mîine să tentăm din nou un drum spre Rhodos. Echipajul n-a dormit de peste 24 de ore. Oamenii sînt uzi, înfrigurați şi înfometați. Aici este o liniște desăvîrşită care destinde nervii. Cădere abruptă în somnolență.

— Stînci în prova babord, strigă secundul.

— Văzut, răspunse skipperul şi abia în clipa aceea cînd vede cocoaşa neagră de piatră la o lungime de cange în babord, cînd vede lunecînd masa stîncoasă uşor fosforescentă, cînd nu ştie dacă nu-l pîndesc de sub apă colți invizibili, cînd nu vede dincolo de două cabluri, cînd descoperă undeva în prova tribord luminile slab licăritoare ale unei localități netrecută pe hartă şi nu ştia dacă acea localitate este un port, sau un sat de păstori cățărat pe o înălțime din interior, abia în clipa aceea, rememorînd puzderia de stînci întîlnite de dimineață, cuirasa care-l apără face un por ori se fisurează şi tot ce-a fost ținut la respect şi sub tăişul nemilos al rațiunii dă asaltul mult rîvnit, cu atîta meticulozitate pregătit în clipele de încertitudine ale omului.

Poate o secundă.

Poate o microsecundă.

O microsecundă în care răbufnesc dintr-un prea adînc necontrolat şi necunoscut imagini halucinante, de coşmar. Mase negre de stînci purtînd mantii fîlfîitoare şi glugi bătute cu stele, cohorte de cranii în găvanele cărora

ard stele, iazme fără chip, amorfe, un milion de ghiare gata să mi se înfigă în beregată, stoluri negre și croncănitoare de păsări necunoscute, o panică oarbă și glasul acela tăios, mie însumi nesuferit, glasul și tonul care nu admite replică și acel „marș" soldățesc și mirosul soldățesc care precede apariția locotenetul-colonelului, atît de puțin prezent în această croazieră. Tipul este vizibil ofensat de slăbiciunea skipperului. Ordonă să se organizeze veghea în ambele borduri. La dracu, este un locotenent-colonel de aviație și încă în retragere, dar oricum are dreptate și mirosul ăsta soldățesc nu priește iazmelor, lumea înconjurătoare reintrînd rapid și fără fasoane în reprezentarea ei normală pe timp de noapte. Adică atunci cînd ochiul percepe realitatea dar fantezia stimulată de o mie de sugestii o diformează pînă la halucinație... Skipperul știe că momentul de criză a trecut.

Observarea se organizează de la prova spre orizontul închis de înălțimile insulei Simi. Înainte de căderea întunericului, skipperul a văzut pe insulă o șa adîncă între două înălțimi și o vale abruptă căzînd în golful din prova. N-a făcut nici o legătură între forma de relief ca o gură de tun eolian și Meltemi, între acești termeni determinați ai formării ciocanelor de vînt și poziția iahtului în petecul de apă neagră înconjurat și presărat de stînci. Cu patru noduri pe loch, bucuros cînd descoperă colții de piatră, echipajul fofilează iahtul spre localitatea lipsită de singurele lumini care-l interesează : cea roșie și cea verde indicînd intrare într-un port. Desigur se pun și se rezolvă mental toate problemele legate de o intrare într-un port necunoscut pe timp de noapte. Dar mai ales se descoperă spinările și cocoașele petecelor de piatră, se manevrează stîncile izolate, se descoperă după clipocitul apei unde se află un nou pericol, se urmărește dunga de spumă care tivește o insuliță cît un squar liliput, secundul vede excelent noaptea. skipperul manevrează rapid și la orele 22.40 se constată că presupusul port este apărat de trei grupuri mari de stînci și singurul acces pare că este pe la nord de ultima insuliță din nord. Se slăbește echea și

se strînge vîntul spre a dubla cocoaşa cenuşiu fosforescentă. Este o linişte absolută care încarcă nervii cu temeri indescifrabile.

În clipa cînd de pe firmament se desprinde o stea care despică smoala densă de deasupra catargului, luminile de la uscat se sting brusc. Şi tot atunci cade vîntul. Retezat. Calm plat. Întuneric opac. Contururile stîncilor îşi pierd din fosforescenţă. Liniştea se transformă în linişte absolută. Şi, ciudat, în aşteptare. O aşteptare tensionată inexplicabil. Skipperul este obligat să rupă această stare. Să şi-o explice. Prin nu se ştie ce mecanism interior nedescifrat a rămas o fracţiune de timp sub vraja fascinantă a liniştii, a peisajului halucinant cu mare, stînci şi insulă desenată sumbru pe orizontul prins de cer cu ţinte de aur.

Atunci, în acel răstimp neînregistrat ca ceva existînd în sine, s-a prăbuşit asupra iahtului cea dintîi rafală albă. Desigur, skipperul n-o putea opri să izbească iahtul cu ghiuleaua ei de aer comprimat. Dar era obligaţia lui profesională, subliniată de experienţa din Samos, să descifreze semnele premergătoare tragerilor de artilerie eoliană şi să prevină echipajul.

Hai-Hui$_2$ este răsucit în loc şi proiectat în noapte cu o viteză care înnebuneşte lochul. De aici încolo începe un alt coşmar. Coşmarul lucid, cu stînci şi rafale albe, cu veghe tensionată, cu manevre scurte şi cu lăcomia de a şti, de a descifra fenomenul acesta tulburător, enunţat lapidar în tratatele de specialitate şi Cărţile-Pilot, pomenit fără insistenţă de unii navigatori pe mici nave cu vele. În planul imediat al manevrei se iau şcotele la mînă. Secundul supraveghează marea în sectorul prova babord, skipperul avînd grija celui din prova tribord. Noaptea se face de păcură. Se poate lesne imagina *Hai-Hui*$_2$ izbit succesiv de ciocane de vînt de forţa 9 spre 10, proiectat cu 10 noduri pe loch în labirintul de insuliţe, praguri şi stînci izolate care leagă insula Simi de Asia Minor din trupul căreia s-a rupt cîndva. Se poate lesne auzi strigătul secundului : — Stîncă în prova ! Apă liberă în babord ! strigăt care domină haosul sonor al lumii pînă atunci pietrificată într-o linişte de nelume. Greementul miaună strident, rafalele pătrund prin nenorocitele noastre bluzoane,

manevrele se succed manevrelor, marea fierbe, stîncile gem, moleculele de aer le polizează dur şi lucrarea este însoţită de un scrîşnet primitiv, ceva ţinînd de memoria rocilor şi a naşterii planetei. Desigur, bărbatul de la eche ştie că din clipă în clipă un colţ de piatră nevăzut, ascuns perfid în clocotul apelor îi poate perfora coca sau smulge chila fixă, pe care o simte dureros, ca pe o prelungire vibrîndă a propriului său corp.

Dincolo de acest plan imediat în care toate simţurile excitate de cvasizborul iahtului stau de veghe şi reacţionează instantaneu secundul se identifică aceleiaşi stări şi, surprinzător, s-a transformat într-un radar ultrasensibil, semnalizînd fiecare obstacol abia sesizabil în vălmăşagul înspumat al valurilor, deci, dincolo de acest plan al acţiunii imediate, s-a instalat subteran, raţiunea. Raţiunea care ordonă îndepărtarea de bateriile eoliene ale insulei Simi, deci rafalele din pupa şi care asociindu-şi datele înregistrate de memoria vizuală, ia una din cele mai exacte decizii ale acestui periplu egeean. De dimineaţă echipajul, exasperat de manevrele inutile din anaforul de la cap Karaburun, fusese impresionat de o insulă pustie, netrecută pe hartă, avînd pe vîrful ei o lumină fixă, o mică bornă din ciment în vîrf cu ştiutul corp de iluminat. Skipperul îşi spune că, aşezată travers pe rafalele albe, insuliţa îi va oferi adăpost. Decizia devine realitate prin manevră. Realitatea confirmă raţionamentul.

Da ! Sub vîntul insulei, de fapt o cocoaşă din piatră şi grohotiş, este o linişte relativă. Înaltă de 20 de metri, ori poate 30, avînd lăţimea dublă cît înălţimea, insula ecranează rafalele pe un spaţiu de forma unui triunchi de con avînd drept bază lăţimea insulei, adică 60 de metri şi drept înălţime cam 20 de metri la traversul vîrfului de piatră dominat de lumina fixă. Se impun două variante. Să dăm legături la uscat şi să dormim asiguraţi că vom fi ţinuţi de vînt departe de stînci, sau să ne rotim după cîrmă tot restul nopţii, încrucişînd în acel spaţiu miniatural, ocrotit de rafale. Varianta întîi care. Skipperul nu acceptă sub nici un motiv să se apropie de coasta bolovănoasă a insulei sub 10 metri, ca secundul să poată debarca. Dinghy nu există la bord, aşa că rămîne varianta a doua. Adică

secundul scoate apa din santină, apoi se culcă o oră ; după care skipperul scoate apa şi se culcă o oră. Timonierul de cart are ordin sever să execute rondouri uşoare în zona ecranată, să nu se apropie de insulă şi în cazul cînd este smuls din adăpost de o rafală şuie, să dea alarma. Sîntem nedormiţi de 36 de ore. Skipperul rămîne la eche după ce-a preluat şi vărsat în mare cele 3 găleţi cu apă din santină. Aude cînd adoarme secundul. Este un zgomot biologic, o destindere sonoră a nervilor. O şoporăială generală a organismului, apoi cel dintîi sforăit năpraznic confirmă faptul că secundul este perfect echilibrat şi nebîntuit de angoase abisale.

Skipperul încearcă să se reia în stăpînire prin ciclul de respiraţie pranayama. Îşi dă seama că marea caută să erodeze şi să răstoarne întregul lui echilibru biologic şi spiritual creat la uscat printr-un regim de viaţă dirijat auster şi tonic. Cel dintîi tratament şoc pe care i l-a aplicat marea a fost marşul transatlantic al navei şcoală *Mircea*. Cu toate că faţă de condiţiile de la *Hai-Hui*$_2$ acelea au fost ale unui nabab răsfăţat, marea i-a blocat vreme de două luni orice excreţie, supunîndu-l la o moarte lentă prin autointoxicaţie. Acum, marea încearcă perfid să-i testeze rezistenţa şi echilibrul, încredereea în forţele proprii şi demnitatea. Răsturnîndu-i acordul stabilit cu regimul de muncă şi odihnă, cu ciclul diurn, interzicîndu-i să practice yama şi hiyama, adică regulile de curăţenie exterioară şi interioară ca şi Hatha-yoga, acele etape psiho-somatice elementare, marea vrea cu încăpăţînare să-i creeze o altă biografie intimă, lucru pe care skipperul nu-l acceptă.

De aici conflictul surd dintre forţa iraţională, imensă a mării şi raţiunea care adoptîndu-se datelor obiective, încearcă să le pună în slujba acelui echilibru, fără să modifice structurile lui esenţiale. Trecem spre *ziua de luni 5 august 1985* înconjuraţi de un microunivers straniu. Cerul înstelat, rafalele care trec nebune peste insula de piatră, lumina impersonală indicînd pericolul de navigaţie, forfota valurilor în ambele borduri ale insulei, smoala lichidă curgînd peste iaht şi mare, iahtul înscris într-un rondou strîns, scîrţiitul raiurilor la schimbarea ghiului

dintr-un bord în altul, licărul spectral al stîncilor, fosforescența liniei de spumă care tivește petecul de piatră și apărătoare, grea, ternă ; oboseala.

O cu totul altă oboseală decît cea cunoscută la uscat.

Oboseala care paralizează gîndirea și întregul complex de gesturi, atitudini, reacții specifice skipperului, care-l personalizează și identifică, oboseala mîloasă, cleioasă, o pîclă fumurie de vată de sticlă zgîriind nervii ; o insinuare perfidă a ideii de părăsire de sine. Singurul antidot, voința.

Voința de a ține ochii deschiși. De-a manevra echea și școta randei. De a muta focul dintr-un bord în altul. Dincolo de voință, auzul, care descifrează orgia de sunete tăvălită de rafale peste stînci și ape, prin cerul negreu, spintecată de vîrful catargului, plesnetul fileurilor de aer biciuind noaptea și totul de la început, urmărind cu o nerăbdare feroce țăcănitul neobișnuit de lent al minutarului. Nici un minut de somn în minus. Dar nici o secundă în plus.

Apoi, cînd secundarul iese buimac de pe cușeta umedă și din sacul de dormit jilav, skipperul predă cartul subconștientului său spre a pune ordine în organismul solicitat dincolo de obișnuit.

Întoarcerea la Kos

Zorii terni încep cu panica. Panica de a fi pierdut ochelarii. Harta se prezintă corect, cu toate contururile, cu tentele de culoare, cu liniile de nivel puțintel prea amorfe, dar skipperul nu poate citi o singură literă din puzderia de litere tipărite pe toată întinderea ei reprezentînd o bună parte din Mediterana de est. Aici intervine un amendament didactic. Navigatorul precaut, care nu vrea să fie inutil printr-o cădere a ochelarilor peste bord, sau prin orice alt accident al acestui obiect atît de prețios, să aibă o pereche de schimb și o lupă într-un sertar al mesei de navigație. Obișnuit cu exercițiul deplin, controlat și an-

trenat al tuturor simţurilor sale, skipperul se vede dintr-odată neputincios în rolul lui esenţial : acela de navigator. Desigur există zece soluţii de compromis, cea dintîi fiind aceea de a folosi secundul la citirea hărţii, dar este o soluţie mediocră şi acceptabilă numai în cazuri extreme.

Ce vom face noaptea, pe furtună, cînd secundul trebuie să stea la eche şi skipperul să lucreze la hartă ? Singur în faţa hărţii rămasă mută şi indescifrabilă, skipperul se umple de oroare. Ochii ! Într-o fracţiune de secundă realizează imensul rol al ochilor. Al ochilor fără de care lumea, profesia, viaţa n-ar exista pentru el. Şi tot atunci îşi dă seama de nesăbuinţele tinereţii care i-au cheltuit ochii în atîtea teribilisme gratuite, începînd cu lecturile făcute pe semi întuneric.

Skipperul stă la masa de navigaţie, vrea să stabilească punctul iahtului faţă de ceea ce vede de jur împrejur şi spre stupefacţia lui, harta rămîne mută. Trecem peste sondajul de conştiinţă. Se organizează o poteră. Secundul se pune pe treabă meticulos. Ardeleneşte. Moment de respiro ! Tocul şi ochelarii intacţi, au fost descoperiţi în chesonul abordat în mod inexplicabil.

Este luni 5 august, orele 8 şi ne aflăm la 5 cabluri sud-est la stînca Skilo, proiectată pe insula Nimos, lipsită de aşezări omeneşti, un greabăn uriaş de pămînt şi piatră dincolo de care se întind apele golfului Hisarönü mărginit la nord de cunoscuta peninsulă Reşadiye, acum, doar o dungă albăstrie tighelind orizontul. Funcţie de vîntul leneş al dimineţii, skipperul îşi propune să dubleze peninsula prin volte lungi, după care să-i dubleze capătul vestic şi să urce la Kos. La hartă distanţa Nimos-Cap Kryo este 25 de mile marine. După cum bate vîntul probabil vom executa volte. Asta ne va lungi drumul, dar ce mai contează cîteva mile în plus din moment ce ieşim la mare liberă şi lăsăm în siaj labirintul de stînci şi teritoriul halucinant al slalomului mortal de azi-noapte ?

Ziua se scurge monoton, în carturi care ne rotesc la eche din două în două ore, nu fără a ne pune nervii la încercare sub un cer urît, murdar, bîntuit de nori ciudaţi care-i crează skipperului o stare de nelinişte şi o duioasă înţelegere fraternă a aventurilor lui Ulise. Se notează instabilitatea vînturilor, a brizelor, chiar instabilitatea lui Meltemi în acest colţ de lume de pe alt tărîm. Pînă la ora

9 vîntul bate din S-S.V., apoi se roteşte spre N-N.E., la 10 cade şi pînă la 13, Caietul de cart notează calm plat, la 13.30 lochul înregistrează 0,3 noduri, la ora 17.05 abia 1 nod, iar la 18.05 viteza, dacă se poate numi aşa, este de 3 noduri.

Nave, răstimpuri de soare, volte de cîte o oră, sau două, înserarea care scoate din neant insulele Tilos şi Nisitros, apoi noaptea stăpînită de adieri uşoare zebrate cu calm plat şi abia *marţi 6 august* la orele 6.15 sîntem din nou la traversul capului Kryo.

O foarte bună şcoală a răbdării.

Un examen greu al stăpînirii de sine.

Apoi anaforul nenorocit dintre Kos şi Asia Minor.

Apoi răsăritul ca de pe altă planetă, poate fosilă, cu siguranţă de piatră învîlvorată şi de mare portocalie, apoi termomentrul saltă la +35°C şi nespălaţi de patru zile, bărboşi şi slinoşi, trecem la program administrativ de zile mari. Baie într-o mare translucidă, spălat cu apă dulce încălzită pe aragaz, bărbierit la sînge, aruncînd peste bord imaginea sumbră a lividoizilor de azi-noapte.

Ore de calm plat cînd iahturi după iahturi urcă dinspre Rhodos — semn că buletinul meteo este bun — şi se duc spre Kos lăsîndu-ne în pupa. Se speculează orice adiere, se urcă sub coasta peninsulei unde o boare abia perceptibilă înfioară faţa mării, se trece spre Kos, se stă în derivă şi de la capăt, văzînd cu disperare cum dincolo de zona ecranată, în golful Kos, vîntul trezeşte berbecii somnolenţi şi-i goneşte în pajiştile albastre ale mării.

Notaţie din Caietul de Cart : „îţi trebuiesc nervi de elefant să navighezi cu vele printre insule." La 13.20 se instalează un calm plat zăpuşitor. Ne protejăm capul udînd caschetele albe în mare. Curentul ne derivează lent, dar sigur spre cap Kryo. Pe zei. Meritäm o repriză de motor. Bravul „Veterock" îmbîcsit de soare şi plictis sucombă la cîteva minute de pîrîit anapoda. A doua repriză ne scoate de sub ecranul insulei.

Ah, vîntul !

Vîntul dumnezeesc care ne dă aripi, care ne spală de păcate şi temeri, care ne redă demnitatea plutirii.

Ora 17.55.

4 noduri pe loch.

Portul Kos în prova.

Ora 19.15.

Intrăm cu vele în portul avan de portul Kos, atrăgînd atenţia unui 20 metri sub pavilion francez care face manevră fără să descopere şenalul. Un 20 de metri superb. pe puntea căruia tropăie băieţi şi fete strîngînd velele într-o dezordine magnifică.

Ora 19.18.

Intrăm cu vele în portul Kos.

Poliţistul care aşteaptă la cheu, ne face semn să acostăm în zona micilor pescadoare. Uită că noi fiind un 7,40 metri aveam totuşi chilă fixă şi, acolo unde ne ordonă el cu gesturi imperative, apa este bună pentru bărci, nu pentru iahturi. Aşa că, siguri pe manevra cu vele, intrăm fără complexe între două iahturi ultra moderne şi, pentru a doua oară ne legăm prova la cheul portului Kos, poliţistul elegant în ţinuta lui albă acceptînd ideia că *Hai-Hui*$_2$ este totuşi un iaht.

A doua escală la Kos

Seara de *marţi 6 august* este a sintezelor. Nu avem cunoştinţă de alt iaht românesc care ar fi navigat în aceste ape, nici de o altă experienţă velistică românească concretizată şi sintetizată în vreo relatare scrisă. Desigur, sentimentul pionieratului ne legitimează o mîndrie cu totul intimă, niciodată afişată ostentativ, în cazul skipperului mereu de veghe mai ales atunci cînd inşi laborioşi logoreic, trăind mereu mental o croazieră niciodată realizată în fapt, trec pufăind din pipă, superior şi ostentativ „à la bătrîni lupi de mare", peste experienţa reală a

lui mă voi osteni să descifrez specia, să-i analizez psihologia, s-o luminez din interior. S-au ocupat de ea alţi navigatori cu vele de auirea, ca acel Eric de Bisschop corosiv, care n-a iertat nici un gest, nici o tiradă a specialiştilor în navigaţie pe *front de mer* acei bravi marinari de faleză gata să dea sfaturi şi să domine galeria atoştiutorilor oameni de ponton lacustru.

Se trece insula Simi pe lista insulelor egeene sub vîntul cărora se produce fenomenul rafalelor albe. Se notează pentru cei ce vor veni după noi că pentru a atinge Rhodos nu este nevoie să repete experienţa lui *Hai-Hui*$_2$, decît atunci cînd avînd *un im-bord* Diesel, vor să admire peisajul fabulos al strîmtorii care desparte Asia Minor de isula Simi, drum la care *Hai-Hui*$_2$ a fost obligat de Maltemi. Mai consemnăm că Maltemi este deviat de insula Rhodos spre NE, că în strîmtoare viteza lui creşte şi că traversada insulei Trambeto-port Rhodos se poate face cu un iaht care strînge vîntul, că deriva de vînt şi curent va fi mare şi că observaţiile de mai sus sînt valabile pentru perioada de început a lunii august, atunci cînd ele au fost înregistrate în documentele de bord.

Considerînd noua escală din Kos ca pe una tehnică, de control al iahtului, de inventar al cambuzei, plin de apă şi refacerea forţelor echipajului, dar şi o escală de rămas bun, echipajul se elegantiseşte şi abordează oraşul căzut sub umbrele dulci ale înserării. Plimbarea de seară este melancolică, învăluită într-un sentiment inefabil de duioşie amară şi tristeţe, de parcă aici în Kos ne-am fi despărţit de femeile iubite. Pe lîngă documentele de bord, skipperul ţine un jurnal cu regim special, un jurnal al orelor limită, al timpului său interior, limită. Este una din armele de apărare psihologică împotriva factorilor de agresiune interni sau externi. Simţind că-i plesnesc nervii după calmul plat de dimineaţă scria în sus-numitul caiet : „Iahtul nu poate mai mult. Nu are nimic din MINIMUL necesar. Nu numai minimul, dar nu are esenţialul : un compas de navigaţie... Marea Egee este pentru un iaht de 9 m minimun, cu un motor Diesel de 20—25 C.P. avînd ca aparatură obligatorie : radio, radiotelefon, excelent compas de navigaţie, compas de relevment, velatură de furtună... Am luat hotărîrea definitivă şi irevocabilă : nici

o croazieră cu acest iaht". Hotărîrea irevocabilă (cîte asemenea „hotărîri" nu mai luase skipperul întărindu-le cu jurămînt) luată pentru un viitor incert a acţionat ca un element de echilibru, tensiunea a scăzut brusc, medicamentaţia psihologică şi-a făcut efectul pe loc. Aşa se face că în plimbarea de seară skipperul se găseşte în dispoziţia duios melancolică amintită, încercînd să reţină în memorie peisajul fascinant al dosului umbrit de cele dintîi tente ale crepusculului. Palmierii răvăşiţi de briză, cerul portocaliu, valurile de glicine mov, lumea în vacanţă invadînd locantele, iahturile legănîndu-şi catargele, şopotul valurilor mătăsoase mîngîind cheurile. Rătăcim din nou pe bulevardul Vasileos Georiou care dublează plaja îngustă şi pietroasă, localuri elegante, lume elegantă şi printr-un capriciu al hoinărelii nimerim în agora modernă odată cu aprinderea luminilor. Hala încă plină de fructe şi legume este dominată de statura rasputiniană a unui călugăr care veghează un munte de pepeni. Călugăr trozninď de sănătate, cu mantie şi potcap, cu un brîu de mătase decolorată încingîndu-i pîntecul rotofei, departe de orice sugestie a postului şi schimniciei, cu vinişoare indigo ţesînd obrajii rumeni şi bucălaţi, vegheaţi de o barbă arhaică, vizibil dată cu uleiuri. Călugărul, imagine vie a bunei stări monahale, mai ferită de canoane, penitenţe şi abstinenţă, fumează grav iarba dracului printr-un ţigaret lung din chihlimbar. Îi întîlnesc privirea. A mea amuzată şi uşor ironică. A lui amuzată şi mai evident ironică.

— Ce ştii tu, muritorule ? ! spun ochii rasputinului răsfirat posesiv pe muntele de lubeniţe pîntecoase.

— Ce ştii tu, prea-cuvioase ? întreabă skipperul şi trece în noaptea catifelată învăluind Kos în melancolie.

Miercuri 7 august 1985. Port-Kos. Pe iahturile mari, cu echipaje plătite, forfotă. Marinarii spală punţile. Trag furtunurile din plastic transparent la cişmelele de pe chei spre a face plinul rezervoarelor. Ne înhămăm la canistre, este ora 6.30 şi un francez amabil-scorţos întrerupe alimentarea la iahtul somptuos, ca să ne umplem recipientele pe care le cărăm demni la bord. Se constată frigiditatea şi morga echipajelor de milionari, marinari plătiţi împrumutînd ceva din comportamentul distant al stăpînilor. Desigur, chestiunea în lumea iahtingului este ridicolă, cum

ridicolă este morga diferiţilor ierarhici care, cu cît au mai multe perne sub fund şi mai multe telefoane colorate la îndemînă, cu atît sînt mai eliptici şi îndepărtaţi de firesc, de parcă ar aparţine altei lumi şi altei specii ; ridicolul savirînd în grotesc atunci cînd, proaspăt papalizat în vreo funcţie chiar onorifică la Uniunea căreia aparţin, unul sau altul dintre confraţi, în general băiat bun şi cu cronici, abia mai întinde două degete apelpisite, privind muritorii de rînd (confraţii fără funcţii dar cu cărţi) de undeva din Calea Lactee.

Toate canistrele sînt pline cu apă proaspătă şi gustoasă.

Puiu descoperise un aşezămînt vespesian chiar în zidul fortăreţii, aşa că, înarmaţi cu trusele de toaletă, abordăm aşezămîntul placat în faianţă cu desene în culori noi, nevegheat de cerberi şi de o curăţenie exemplară. Bărbieritul pe pămînt ferm devine un exerciţiu de virtuozitate, cînd de fapt ai senzaţia stranie că totul se leagănă. Orgia de apă dulce care ne scoate sarea din pori va fi ultima din tot restul croazierei. Foarte mîndri de mutrele pe care le afişăm, ne întoarcem la iaht să-l luăm la puricat. Înviorat de briză, portul trăieşte din plin orele fragede ale dimineţii. Se ambarcă pasagerii pentru croazierele zilei. Stentorii navelor de pasageri anunţă ora plecării şi preţul biletului, dealtfel scrise vizibil pe tablele de la piciorul schelelor. Pescarii îşi vînd peştele pe cheu unde este forfotă de cumpărători şi gospodine venite să-şi facă piaţa. Absorbiţi de expunerea programului rămînem imobilizaţi şi... „interzişi" cum ar spune un confrate căruia îi plac noutăţile argotice, auzind foarte limpede :

— Bună dimineaţa, domnilor !

Pe banca de la travers, un tînăr simpatic, brunet cu ochi albaştri, părul tuns scurt. În trei minute ştim cine este. Proaspătul diplomat în construcţii al facultăţii clujene de profil, Pesakis Konstantinos, din Iraklion, insula Creta, care-şi face stagiul militar în Kos şi care aşteaptă vaporeta pentru insula Kapari. Preţul biletului : 800 de drahme. Suma ni se pare fabuloasă ; dar îl priveşte, aşa că-l luăm pe iaht să stăm de vorbă, inginerului fiindu-i poftă de o ţigară românească. Volubil şi bucuros să converseze româneşte, băiatul ne spune ce dulce studenţie a

făcut el în România, a cam tras-o de păr s-o lungească peste anii obișnuiți — a studențit 7 ani spre acreala „babacului", 7 ani care i-au priit cum nu se poate mai bine. Nu s-a angajat nicăieri, încearcă să-și întemeieze o firmă, afacerile au cam stagnat, situația internațională le marchează negativ. Puiu scoate pachetul de țigări de la „protocol", încropește o gustare, bucuria este reciprocă, nici un membru al echipajului nesperînd să audă vorbindu-se românește în Kos ; după cum nici Pesakis Konstantinos n-a crezut că va vedea un iaht românesc în Dodecanezul de sud. Ne dăm întîlnire diseară, cînd se va întoarce din misiune.

Skipperul trece la hartă să-și facă planul de drum al întoarcerii.

Secundul execută controlul tehnic al iahtului și greementului. Matisește școtele acolo unde au frecat întinzătorii din borduri, matisește capetele buloanelor de fixare a întinzătorilor, verifică buloanele care fixează piciorul catargului, cîrma, totul luat meticulos de la prova prin tribord la pupa și din pupa prin babord la prova. Aici aplicăm un regim militar, verificările se fac după o listă de pe care nu lipsește nimic de la splintul de siguranță pînă la cusătura de pe a nu știu cîta ferță a randei. Meltemi ne-a dat un avertisment sever. A doua întîlnire trebuie să ne găsească gata de luptă.

În vreme ce secundul trebăluiește pe punte, skipperul își consultă hărțile, măsoară distanțele, își armează cu date exacte strategia. Concluziile tuturor lecturilor de gen conduc la ideea că Meltemi interzice un marș spre nord, mai ales spre mijlocul Egeei. Că la adăpostul insulelor sau dublînd coasta Asiei Mici există șansa de a face nord, dacă ești ajutat de motor și folosești orele de minimă intensitate a vîntului. De la Kos la Çanakkale, fără escală, navigînd prin estul insulelor Chios și Lesbos sînt 267 mile marine. Realizînd o viteză de 3 noduri, pe hîrtie, fără volte, calm plat sau furtună, drumul se parcurge în 9 zile. Inventarul cambuzei ne asigură alimente pentru 20 de zile. În croaziera contra cronometru am parcurs distanța Çanakkale-Tomis în 6 zile, a fost o excepție, socotim tot 9 zile,

ne mai rămîn conserve pentru o rezervă de 2 zile. Cunoscînd acum Egeea skipperul apreciază că este în criză de timp şi că nu-şi poate permite escale în insulele Leros şi mai ales Patmos, acel Ierusalim egeean de un specific unic în arhipelaguri. Blestemul croazierelor lui apasă greu pe acest studiu, cu atît mai responsabil cu cît nici o centimă din bugetul pauper al iahtului nu poate fi cheltuită pe altceva decît pe benzină şi în nici o altă escală în afară de Çanakkale. Blestemul este ţesut din date obiective care nu suportă comentarii : cît timp putem lipsi de la obligaţiile noastre : cîţi bani putem cheltui. Iată-ne ajunşi în Kos de unde ne este lesne să abordăm arhipelagul Cycladelor, de aici pe cel nordic al Sporadelor, ca prin Limnos să ne întoarcem la Çanakkale.

Skipperul visează la hartă.

Cînd vede pelicanul îmblînzit din Mikonos, cînd se sufocă la gîndul că din Ikaria la Mikonos nu sînt decît 25 de mile, se aude larmă, un pufăit de motor, se aud comenzi de parcă ar face manevră un port-avion şi cînd iese în cockpit, skipperul îşi vede secundul fraternizînd cu un echipaj zdrenţăros de pe un pescador liliput în stare avansată de decrepitudine, soios, cu copastia putredă, cu punţile pline de plase de pescuit şi o mie de obiecte aiurea, ruginite cele metalice, dar prevăzut cu proiectoare puternice aşa cum sînt dotate majoritatea bărcilor de pescuit din zonă. Comandantul relicvei, cu aere de „grande", destul de flendurit el însuşi, ne arată o amiciţie zgomotoasă, cere să-l fotografiem în poziţii marţiale, să purtăm corespondenţă şi fără să ne dea timp să răsuflăm ne cadoriseşte cu un ceaun de peşte proaspăt. Asta ne lipsea. Să curăţăm şi să frigem peşte. Refuzul este primit cu proteste vehemente. Secundul îşi foloseşte vocabularul de limbă arabă, pentru că bravul comandant este egiptean, el, echipajul şi barca, au autorizaţia să pescuiască aici, ori lucrează pentru cineva, nu se ştie ; asta face furori, ceaunul este primit cu semne de asigurare că totul este O.K. Chiar spunem şi unii şi alţii O.K. apoi apar nişte pirostrii, o tingire, peştii sînt curăţaţi, spălaţi şi fripţi pe loc, revenind sub această formă la *Hai-Hui*$_2$.

Delicioşi, dacă închidem ochii la condiţiile de preparare.

Astfel îl cunoaștem pe Abdel Wahab Ali Khalil din Dumiat-Egipt, care ne somează să-i scriem pe această adresă, iar la precizarea noastră că-i vrem strada și numărul, rîde superior răspunzîndu-ne că este cunoscut acolo și ne face hatîrul să-și localizeze cartierul : „Fanar".

Hotărît, este o miercuri a întîlnirilor spectaculoase.

Ne desprindem greu din efuziunile pescarului arab și Puiu, meticulos, demontează motorul începînd de la carburator pînă la chiulasă.

— Ai mai demontat în viața ta un motor în doi timpi ?

— Nu !

— Au să-ți rămînă piese în plus.

— Nu !

— Știi să-l remontezi ?

— Învăț acum.

— Și crezi că o să meargă ?

— Musai să meargă.

Asta este. Skipperul asistă cum Veterock-ul ajunge o puzderie de piese, cum aceste piese sînt curățate pe fiecare milimetru pătrat de anatomie, cum secundul se concentrează la fiecare reintegrare a lor în ansamblul respectiv, piese în plus nu rămîn, Veterock-ul seamănă binișor cu el însuși : — „îl probăm, după ce-i schimb bujiile" și, pe toți starețiii din Patmos, motorul răpăie vesel la cea dintîi sfoară. Bravo Puiu !

Pește am mîncat, Borsec am băut, motorul pornește la sfoară, iahtul este revizuit, pare să nu mai ia apă, după masă se ridică vîntul, de ce n-am pleca mîine și nu astăzi, își spune skipperul cînd secundul se duce să predea *Transit Log*-ul și să tîrguie o ilustrată, avînd ora 16 ca oră de întîlnire la bord. Junele inginer ne va scuza că nu-l așteptăm să se întoarcă din misiune.

Să ne luăm rămas bun de la Kos.

Skipperul colindă orașul-port regăsind melancolia, singurătatea turistului de-o zi și neliniștile responsabilității. Melancolia umanizează pitorescul. Singurătatea dă melancoliei un spor de duioșie. Neliniștile responsabilității exclud întrebările acelui tip insidios și cîrcotaș apărut din nu se știe ce experiență nenumită a eu-lui, tip in-

digest, dubitativ şi enervant. „Dar dacă", încearcă tipul să strecoare viermele îndoielii, în clipa cînd stors de zăpuşeală, skipperul se aşează pe o bancă de sub platanii străvechi care veghează biserica Sfînta Paraschiva. Este o umbră cutreierată de somnolenţă, cu localnicii care s-au retras să-şi facă siesta, cu platani uriaşi, aşa cum sînt ei în Orientul Apropiat avînd o altfel de măreţie vegetală decît arborii Europei de mijloc, şi tipul netrimis la puţul ancorei sau nelegat la catarg întreabă ce-am să fac dacă fila sau filele din opera vie vor ceda ; dacă nu vor mai ţine velele, dacă motorul, chiar acolo în Dardanele se va gripa pur şi simplu sau dacă... Simţind replica, (doar un cuvînt turcesc) tipul derobează în terenul larg al moralizatorului de profesie. Asta-l şi pierde, skipperul fiind sătul pînă-n gît. Dealtfel totul fusese atît de omeneşte credibil pînă atunci. Şi melancolia, acea sfîşiere lăuntrică cutreierată de şoaptele brizei în ciuful palmierilor şi-n ramurile gigant ale platanilor, rarefiată ciudat de semiumbrele de sub pergolele de glicine mov, accentuată de cruzimea luminii euclidiene şi singurătatea condiţiei născută din diferenţa de nivel a dezvoltării, conştiinţa dureroasă a nedreptăţii istorice care-a dus la decalajul dezvoltării, singurătate care umileşte, dominată de orgoliu, stăpînită de mîndrie.

Adică omenescul adînc, necontrafăcut pentru jocul cu măşti, nepeticit cu lozinci, neşablonizat pentru uzul curent, adevărul adevărat al condiţiei obiective care marchează existenţa unor grupuri sociale în comparaţie cu alte grupuri sociale aparţinînd altor istorii şi altor geografii.

— *Siktir !* pronunţă skipperul pînă la urmă cuvîntul turcesc atîta vreme stîlcit între măsele.

După care coboară în port ignorînd forfota şi abundenţa tipică societăţii de consum. Deci, întorcînd spatele agorei, cartierului comercial, locantelor, se aşează pe o bancă nu departe de *Hai-Hui*$_2$ şi se lasă furat de priveliştea solemnă a fortăreţei, dincolo de care se vede golful şi, dincolo de golf, Hallicarnasul. Nu poate spune că pavilionul de la pupa lui *Hai-Hui*$_2$ nu este cel mai impozant

ca dimensiuni şi că asta nu-i dă un fior de mîndrie aspră, soldăţească. După cum nu poate spune că-l lasă indiferent acest contact straniu cu iahtul. Adică această situare faţă-n faţă, cînd aşezat pe bancă, skipperul încearcă să se detaşeze de sentiment şi să judece la rece relaţia sa cu iahtul care i-a dat o nouă dimensiune, dezvăluindu-i lumea fabuloasă a mării. Modest între iahturile somptuoase de la cheu, fără bărci de serviciu şi motorete nichelate la bord, fără şcote şi fungi minune, fără accesorii de punte strălucitoare, *Hai-Hui*$_2$ îi comunică skipperului un mesaj de solidaritate fraternă, de destin comun şi solidar, de condiţie istorică obiectivă.

— Hei ! Cei de la *Hai-Hui*$_2$! Somn uşor !

Cei doi tipi trec grăbiţi între skipper şi mol. Se opresc o clipă în prova navei. Hotărît, este o miercuri a surprizelor. Băieţii sînt modeşti, interpelaţi de pe bancă vin lîngă skipper şi pentru că sîntem în sudul exploziv şi solar facem rapid punctul fiecăruia. Doi greci născuţi în România din părinţi greci refugiaţi în vremea tulbure de după război. Crescuţi la... Oradea. Oradea secundului. Acolo unde-şi au părinţii. Şi soţiile. Române. Se dau adresele părinţilor Se aşteaptă secundul. Băieţii şi-au făcut meserii la Oradea. Aici lucrează ca ospătari sezonieri. Iarna se întorc la Atena, unde găsesc de lucru. Nu este greu de înţeles, de ce-au plecat din întreprinderile care-i adoptaseră şi din oraşul care-i încetăţenise : mirajul ţării de baştină a părinţilor şi al aventurii. Poate ratate. Acelaşi regret uşor voalat al certitudinii pierdute.

Vine secundul.

Cei trei găsesc limbajul comun al baştinii comune. Secundul îl va vizita pe tatăl unuia dintre ei, Gicas Iorgos care stă în Oradea pe strada Shakespeare într-un bloc construit de români la scara C. Băieţii ne invită diseară la locanta unde slujesc temporar. Skipperul şi-a format urechea, acel „treceţi pe la noi", evaziv şi impersonal i-a sensibilizat-o, ştie de unde începe convenţia şi de unde adevărul, realţiile lui mondene au deobicei un singur sens : de la Capitală spre Argeş, de la Argeş spre Capitală începe evazivul „treceţi pe la noi" şi iată, în larg, marea şi-a scos turmele de miei la păscut.

Miercuri, 7 august 1985 la orele 17.15, iahtul *Hai-Hui*$_2$ pleacă de la cheul portului Kos printr-o manevră spectaculoasă de vele. Dublează rapid fortăreața, cheul pasagerelor, lasă în siaj portul care i-a fermecat pe călătorii antichității, palmierii de pe Finikou și din Akti Miaouli nu-și mai arată decît panașele proiectate pe un cer portocaliu și abia cînd nu se mai distinge pasé de intrare, skipperul își dă seama că se desparte de lumea mirifică a Dodecanezului, poate pentru totdeauna.

Să fi fost o lacrimă ? Să fi fost gustul amărui al ratării Rhodosului ? Să fi fost șoaptă bobul de cristal căzut în siaj ?

Să ne fi întors pe vremea lui Escop, din moment ce pescărușii țipă răgușit :

— Ai să te întorci ! Ai să te întorci !

La ora 17.40 dublăm cap Skandarion și ieșim în strîmtoarea Kapari.

Ikaria, artileria Diávolului

Miercuri, 7 august 1985 la orele 19.05 Hai-Hui$_2$ are în babord insula Kapari, în tribord grupul nesuferit de stînci cenușii care veghează coasta peninsulei Bodrum, secundul este de cart și skipperul încearcă să-și sistematizeze observațiile, să și le organizeze în așa fel încît să poată folosi navigatorilor pe micile bărci cu pînze care-l vor urma.

În strîmtoarea Kapari iahtul a navigat pe 310° avînd o viteză de 6 noduri, strîmtoarea fiind deschisă spre vest largului egeean și implicit lui *Meltemi*. Privind harta nr. 34 „Partea de sud a Mării Egee" la scara 1 : 500.000, bună pentru o orientare de ansamblu și chinuitoare pentru navigația slalom pe care-o facem, skipperul constată că planul lui de drum este plin de avantaje, lucru care-l

umple de orgoliu și mulțumire. Luînd un drum adevărat de 325°, după 50 Mm estimate a fi parcurse în 17 ore la viteza modestă de 3 noduri, vom fi la traversul capului Agios Domenikos, extremitatea sub-vestică a insulei Samos. De aici vom dubla Samosul prin vest, după ce l-am dublat prin est, la coborîrea spre sud, vom traversa în Chios dublîndu-l tot prin vest, aceeași manevră pentru Lesbos și Bozcaada de unde ne vom prezenta glorioși la intrarea în Dardanele. Sigur că skipperul nu este atît de optimist cît îl arată mutra bine bărbierită de dimineață. Sigur că planul de drum corespunde excelent unor condiții medii ; dar tot atît de sigur este că echipajul nu cunoaște încă Egeea care-i poate oferi un sac de surprize. Dacă se translează skipperul de la masa lui de navigație cam înghesuită și mereu instabilă, la masa lui confortabilă de lucru și-n ziua aceasta din toamna lui 1986 cînd scrie rîndurile care urmează, atunci se întîmplă ca cele două ipostaze ale aceluiași personaj să se cam ia de ciuf. Ipostaza instalată în jilțul de Lădești-Vîlcea, sculptat cu har de meșterul țăran, Mihai Șerbănescu, își întreabă alter-egoul de la bord cum de n-a observat că nici un iaht n-a ieșit spre Chios printre insulele Ikaria și Samos ? Cum de n-a tras concluziile ce se impun făcînd statistica iahturilor care au urcat spre nord numai printre Samos și Asia Minor ? Poate că în ziua aceea și la orele acelea nu i-a trecut nimănui prin gînd să dubleze Samosul prin vest, toate obiectivele turistice aflîndu-se în Samosul de est, răspunde ipostaza navigator. Oricum, pe mare, se pare că a sintetiza observațiile și a încerca să le descifrezi sensul este o ocupație care ține de obligațiile profesionale ale skipperului, indiferent că are sau nu are un minut de răgaz pentru sine. Se închide paranteza didactică. Skipperul lui *Hai-Hui*$_2$ aflat la traversul insulei Kapari nu trăsese nici o concluzie vis-à-vis de absența velierelor în vestul Samosului, lucru grav, cu urmări dramatice, cum se va vedea în cele ce urmează.

Bănuiește că Meltemi bîntuie Egeea dincolo de lanțul insulelor Kalimos, Leros, Lipso, Patmos și Fourni la adăpostul cărora s-a pus și ieșit în cockpit să dubleze veghea constată că înserarea nu are nimic îmbietor, culorile sînt

grele, apăsătoare, sumbre și deasupra conurilor de piatră ale Kalimnosului plutesc nori lenticulari de un portocaliu irizat. Marea este cenușie. Stîncile anatoliene sînt prea aproape și iată că se repetă fenomenul ciudat al rotirii apei într-un anafor gigant cuprins între partea de nord a insulei Kapari și bornele stîncoase ale Asiei Minor. Anofar stîrnind valuri notabile cu tendința de a-l roti pe *Hai-Hui*$_2$ și a-l împinge spre stînci.

O rafală de vînt scăpată de pe văile Kalimnosului ne smulge din anafor și, înainte de căderea întunericului, sîntem la traversul a două insulițe aflate în tribord, însemnate pe hartă și nepurtînd nici un nume. Cum avem 3 noduri pe loch, ne permitem să ne apropiem sub un sfert de cablu. Peisaj dezolant. Mari spinări de piatră sură și pămînt brun roșcat lipsit de vegetație, un fel de cherhana pustie, ceva ce seamănă cu ambrazura unei cazemate părăsite, totul înconjurat de lespezi verzui spălate de valuri, o lume aridă, rămășița unui cataclism geologic dincolo de care sînt alte stînci bizare țîșnite din mare, colți de mamut și fălci fosile uriașe, cranii de animale necunoscute înconjurate de ape terne, parșive, totul în lumina crepusculară, sumbră și aproape lugubră.

La orele 22 se ridică vîntul. 6 noduri pe loch. Nu se mai văd decît farurile cu sclipiri de pe insulele Kalolimnos și Büyuk Kiremit, desigur este loc destul să încapă o flotă între cele două faruri, dar ce-am văzut la coborîrea spre sud și ce abia se distinge deasupra nivelului mării, interzice orice cart normal și cheamă secundul în cockpit spre a dubla veghea. La sud-sud-est de insulițele Kalolimnos sînt alte două insulițe așezate exact în drumul nostru. O abatere spre est nu convine din pricina puzderiei de stînci din tribord. Singura manevră acceptabilă este aceea de a le dubla ținîndu-le sub ochi. Dar pentru asta trebuiesc identificate. Și nu pot fi identificate decît atunci cînd sclipește farul de pe Kalolimnos. În păcura nopții sclipirea trece fantomatic peste valuri și dintr-odată distingem în prova babord cele două cocoade de piatră și tot atunci, văzînd licărind pașnic luminile așezării omenești de pe Kalolimnos, skipperul își frînge gestul de a conduce iahtul acolo, își gîtuie din față gîndul născut nu se știe din ce depuneri limită și așezate strat peste strat, mereu ținute sub con-

trolul aspru şi neînduplecat al raţiunii şi al demnităţii, dar existînd acolo, la nivelul viscerelor, imunde şi toxice, gata să-şi ţipe prezenţa lamentabilă, să paralizeèe gestul-ripostă, să taie avîntul, să cocoloşească existenţa lîngă un calorifer ipotetic cald şi domestic.

Secundul ţine stîncile sub ochi.

Skipperul abia le vede născîndu-se ceţos din întuneric.

Pe urmă stîncile se dublează cu aceleaşi 6 noduri pe loch şi cînd secundul se pregăteşte de culcare începe balul cu iluminaţii la bord. Adică apar nave. Nave de pasageri luminate în risipă, dar şi altfel de nave, cabotoare şi pescadoare care ni se ţin în siaj şi atunci secundul trece să-şi oficieze alchimia cu ulei comestibil şi blestematul acela de diluant, apoi şi mai blestematul de lămpaş de căruţă răspîndeşte o lumină albă, curată, amăgitoare, iar cînd nava necunoscută, ori navele par să ne fi identificat şi schimbă de drum, iar secundul oftînd mulţumit se trîntеşte pe cuşetă şi mai blestematul de lămpaş ia foc, o vîlvătaie înaltă ţîşneşte pe lîngă fitil, se aude strigătul : — foc la bord şi secundul, cu reflexele formate, se catapultează asupra inamicului, reducîndu-l la întuneric total. Este supliciul secundului pentru naivitatea de a fi ambarcat diluant în loc de petrol.

La ora 2.30 cade vîntul.

Încep metamorfozele acestor ţinuturi marine.

Nu ştim dacă există un curent şi, dacă există, ce viteză şi ce direcţie are. Harta nu poartă nici un indiciu. Punctul pus pe hartă ne situează la mijlocul strîmtorii Farmako, ceea ce ne asigură faţă de continent şi insule, dar ne scoate exact în drumul tuturor navelor care ar urca spre strîmtoarea Samos — venind din porturile Turciei asiatice sau ale Dodecanezului de sud. Ceea ce se şi întîmplă, cu deosebirea că lipsiţi de manevră ne reluăm tristul rol de victime potenţiale. Rezerva de fitile s-a ars ignobil, singura speranţă de semnalizare rămînînd lanternele cu acumulatori de la Relu Asimit.

În jurul orei 3 se produce condensul. Un strat gros de apă se aşterne pe iaht, pe timonierul de veghe la o eche inutilă, umezindu-i hainele. Condensul pricinuit de pîcla groasă care trage între noi şi cer văluri dense de

aburi care ne cufundă într-o masă de vălătuci vătoşi, lipicioşi, impenetrabili privirii, masă din care zemuieşte o zoaie sărată urîţind viaţa şi amărînd cartul.

Spre zori pîcla este atît de groasă încît nu se vede nici la un cablu. Nu mai înalt de 20—30 de metri, întrezărim linia care-l desparte de senin, valul de pîclă ne conţine în pîntecul lui sordid şi gelatinos, lipsindu-ne de cea din urmă armă de apărare împotriva navelor cu maşini : observarea.

La ora 7.30 se ridică o briză slabă din sud-sud-est care ne tîrăşte împreună cu pîcla, îndesînd val de vată apoasă peste alt val, în aşa fel încît vizibilitatea scade sub un cablu. Tot atunci se aude duduitul înfundat al unei maşini de vapor. Senzaţie stupidă că duduitul vine din toate părţile. Secundul ridică melcul reflectorizant la crucetă. Sperăm ca nava să folosească radarul şi ca melcul nostru să ne indice existenţa. Cu sau fără radar, nava se întruchipează monstruos în pupa noastră, ieşind din pîcle ca o iazmă. Ca un făcut se aud maşinile altor nave care ne dublează prin ambele borduri, graţie melcului. Se verifică poziţia estimată. Cam 6 Mm travers Portolago pe insula Leros. Identificăm mugetul nautofonului. Drept răspuns, cu atît mai mult cu cît iarăşi se umple pîcla de bătaia pistoanelor, skipperul dă prin porta-voce semnalul fonic : „navă cu vele în imposibilitate de manevră". Ridicolă meserie să faci pe sirena şi s-o faci energic, umflîndu-ţi bojocii, cu atît mai abitir cu cît iată, a doua fierotanie ţîşneşte din pîclă şi se resoarbe în pîclă.

La 8.33 se întăreşte briza care mătura pîcla.

La 9.00 avem în travers tribord insula Farmakonisi. Peisajul ne este familiar. Vedem în prova tribord insuliţa Kunelli şi masivă, insula Gaidharos. În babord, insula Leros. Puiu spală iahtul. Azi noapte a vărsat uleiul comestibil cu care a alimentat lămpaşul.

La 9.40 vîntul se înăteşte, brusc, bătînd sacadat în rafale puternice.

Avertisment trecut cu vederea. Nu mai putem ţine pe 330°. Urcăm pe nord curat. Se pune pe hartă punctul estimat — observat : 37°25′ latitudine nordică ; 26°48′ longitudine estică, avînd la travers în tribord insula Gai-

dharos şi la travers în babord insula Arki. Marea se zbîrleşte. Spre orele 11.35 insula Samos ne barează drumul spre nord.

Este joi, 8 august şi la ora 15.00 sîntem la traversul insuliţii Semiopoula aşezată la nici o milă de coasta Samosului, cam la jumătatea distanţei între cele două strîmtori care despart Samosul de Ikaria şi Asia Mică. Marea arată urît. Rafalele se succed rafalelor, skipperul ignorînd în continuare că fenomenul aparţine organic insulelor muntoase. Două iahturi de 13 m manevrează greu, cu randele terţarolate şi focurile de furtună, luînd drum spre Pythagorion. Şi acest semn este trecut cu vederea. Se pune problema în ce bord virăm ? ! Tribordul ne duce pe drumul cunoscut, prin strîmtoarea Samos în golful Kuşadasi şi traversîndu-l spre vest-nord-vest, la extremitatea sudică a Chiosului. Babordul ne duce în strîmtoarea Furni, de aici scurtînd notabil acelaşi drum spre Chios. Socoteală de terian fost pilot. Drumul cel scurt. Drumul fixat prin planul de drum. Drumul care ne aduce privelişti noi, locuri necunoscute. Socoteală de turist cu automobilul. Socoteala de marinar ar fi urmat alt raţionament :

1. — am văzut iaht după iaht, sub diferite pavilioane urcînd spre Chios prin strîmtoarea Samos ;

2. — cunosc regimul vîntului în strîmtoarea Samos şi golf. Ce-a adus nou Meltemi aici ? Un spor în viteza vîntului.

3. — ce aduce Meltemi în strîmtoarea Furni ? Se vede. Nebunie. Îndesat între Samos şi Ikaria ştie el ce face. Să zicem că nu putem ieşi prin această strîmtoare. Vom dubla Ikaria prin sud, deci sub vînt şi ieşind la larg vom urca direct spre Chios ? Posibil cînd *Meltemi* bate din N—NE ?

— Imposibil, ar fi răspuns marinarul.

— Posibil — a zis skipperul, ţinînd cont că a urcat spre Samos pe 360°.

De la acest „posibil" teoretic, „posibil" infirmîndu-i prudenţa şi raţionamentul în care necunoscutele sînt interpolate cu suspiciune şi rezervă, posibil rostit la orele 15.00 cînd în loc de tribord skipperul virează în babord,

iau sfîrşit notaţiile obligatorii din „Caietul de cart“ şi „Jurnalul de bord“. cu următoarea consemnare :

Deci, echipajul este în cockpit echipat pentru vreme dură şi skipperul lasă în pupa patru porturi excelente în care s-ar fi putut adăposti : Ireon, Pythagorion, port de iahturi, Psili Amnos şi Possidonio. Neţinînd cont de relaţia relief-rafală iese din zona estică mai puţin accidentată şi se îndreaptă spre zona vestică accidentată puternic şi dominată de muntele Kerkis. Vîntul suflînd în rafale puternice nu părăseşte echea să analizeze situaţia în faţa hărţii. Îşi spune că se va strecura între insula Semiopoula şi coastă, acolo unde evoluează graţios un iaht, la adăpost de rafale şi cu răbdare, făcînd volte scurte va ieşi din strîmtoare încă pe lumină avînd de străbătut doar 12 mile.

Trei tentative de a urca între cele două insule, eşuează.

Semiopoula este un greabăn de piatră şi pămînt roşcat cam de 2 mile pe lungime, greabăn vegheat în solitudine absolută de monastirea Agia Pelagia. Pe după acest greabăn afurisit scapă rafalele care ne întorc prova, ameninţînd să ne arunce pe stînci. Se vede că prea-cuvioşii au menit locul. Sub vîntul insuliţei abia putem s-o dublăm şi luaţi de rafale de la travers zburăm spre cap Agios Domenikos, rîzînd cu gurile pînă la urechi. Ba mai folosim şi clişeul verbal stupid, care ne aduce atîtea ponoase mai ales în ordinea morală a lucrurilor : „l-am păcălit“. Vîntul l-am păcălit, navigînd şmechereşte pe linia limită care desparte zona ecranată, cu valuri acceptabile, de zona biciuită de rafale, cu valuri scurte, puternice şi căpăţînoase.

Dar deopotrivă ne-am păcălit pe noi înşine şi ne păcălim crîncen de cum dublăm capul Agios Domenikos şi ieşim în largul strîmtorii, încercînd să strîngem vîntul şi să urcăm spre nord. Niciodată ca acum, pe uscat sau pe mare, n-am cunoscut ce înseamnă forţa vîntului. S-a întîmplat ceva în metabolismul Egeeii. S-a schimbat culoarea cerului. Dulcele albastru egeean, albastru de smalţ, s-a transformat într-un albastru-cenuşiu, un albastru-oţeliu

tăios şi flexibil, lamă de sabie. Marea înspumată şi-a pierdut şi ea culoarea de azurit umplîndu-se de otrava verde a adîncurilor răscolite. Văzduhurile gem, arborada ţiuie ascuţit, velele zbîrnîie. Tăria vîntului se simte material, se transmite în celulele vii prin vibraţia adîncă a iahtului.

Este numai începutul.

Izbit de Maltemi, *Hai-Hui*$_2$ şovăie.

Ne aflăm la cîteva cabluri de extremitatea sud-vestică a insulei Samos. Încercăm să punem prova pe cap Drepanou, extremitatea nord-estică a insulei Ikaria, astfel încît printr-o voltă sau mai multe să ieşim la mare liberă în nordul celor două insule.

Nu cîştigăm nici măcar un sfert de cablu spre nord. În schimb vîntul ne împinge implacabil spre extremitatea nordică a insulei Furni. Un deşert de stînci izolate în mare. O voltă spre a recîştiga ceea ce s-a pierdut cu deriva, adaugă o nouă derivă care ne scurge spre insuliţa Agios Minas. Vizibil pierdem milă după milă. Conturul Samosului se estompează. Meltemi este mai tare decît *Hai-Hui*$_2$. Sîntem foarte aproape de grupul de insule Furni care maschează vîntul. Şi sîntem foarte aproape de clipa deciziei. Vedem clar înălţimile sălbatice ale Ikariei. Istoria aviaţiei începe cu meşterul Dedal şi drama fiului său Ikar. Drama s-a petrecut în Creta, dar nu se ştie cum a migrat legenda stabilindu-se aici ; dar văzută sub biciul lui Meltemi, insula merită gestul lui Ikar, dobîndirea libertăţii prin zborul salvator părîndu-i-se skipperului legitimă dacă nu, obligatorie.

Peisajul astral este de o singurătate absolută.

Deci, clipa deciziei.

Skipperul ştie că sînt momente-limită cînd trebuie consultat echipajul, dîndu-i-se astfel posibilitatea unei descărcări nervoase, unei comunicări în afara celei uzuale atît de zgîrcite la bord.

— Sîntem atît de aproape de Ikaria, spune secundul. S-o dublăm prin vest... De dimineaţă am dublat-o.

Iarăşi ignoră skipperul experienţa abia încheiată. Iarăşi ignoră ce lasă în siaj. Iarăşi nu coboară la hartă ca

smulgîndu-se din tensiunea clipei, detaşîndu-se, să judece lucrurile la rece. Iarăşi transformă planul de drum în fetiş ; ca şi cînd i l-ar fi dictat însuşi Poseidon.

— Să ieşim din labirintul ăsta pînă nu se lasă noaptea, zice şi se angajează senin printre insula Agios Minas şi Furni, printe alte zeci de stînci netrecute pe hartă, coboară pînă în capul nordic al insuliţei Anthro, se strecoară între Furni şi o stîncă gigant, între aceasta şi insuliţa Makra, între insula Themina şi altă cocoaşă a uscatului rămasă la suprafaţa mării : insuliţa Alazo, reîntîlnind rafalele odată cu întunericul. Navigaţie la risc, cu ochii scrutînd marea să descopere submarinele de rocă scăldîndu-se la suprafaţă, cu manevre scurte, cu avertismentul secundului :

— Stîncă în prova babord.

Şi replica stereotipă :

— Văzut !

Aventură de exploratori nautici ai acestui microunivers selenar, poate dînd un farmec inedit croazierei, transformînd-o într-un joc palpitant „de-a piraţii", cu totul altceva decît monotonia croazierei de larg, turism nautic în sensul lui cel mai romantic care ne ulcerează morga de navigatori, descoperindu-ne în schimb un peisaj straniu, înecat într-o tristeţe nesfîrşită. Tristeţea vîntului chinuind rocile şi pămînturile aride, pustii de vegetaţie, tristeţea amurgului în pustietatea care dobîndeşte măreţie posacă şi uşor lugubră. Imaginaţia populînd zecile de golfuri şi de trecători, de şenale ţesute în labirint, ascunzători pentru piraţi şi contrabandişti, oricum controlate cîndva de beiul Ghica al Samosului, aşa că, reîntîlnindu-şi confratele, skipperul dublează capul insulei Themina şi iese la 7 mile est-sud-est de localitatea Agios Kirikos de pe coasta sudică a insulei Ikaria.

Ikaria închide orizontul spre nord.

Masă sumbră de piatră, aproape pustie de lumini.

Se repetă ritualul oficiat înaintea intrării în noapte. Pe întuneric, insula pare imensă. Măsurată pe hartă de la Agios Kirikos la extremitatea vestică — însemnată de

farul de pe cap Popas, are 16 Mm. Între cap Kamburi și cap Agios Nikolaos face un golf lung și prea puțin intrat în uscat. De la cap Agios Nikolaos urcă aproape de verticală un intrînd terminat cu cap Popas de unde coasta urcă spre nord-nord-vest preț de o milă și jumătate. Este capătul insulei. De aici pînă la insula Mikonos, așezată la travers, sînt numai 25 de mile. Drumul la Mikonos ne-ar îndepărta de Dardanele, dacă am avea un Diesel și motorină am încerca o urcare spre nord prin Andros, prin strîmtorile Evripos și Euvosikos care despart Eubea de continent și ne-am întoarce prin Sporadele de nord. Croazieră egeeană de zile mari și concediu lung, dar cum avem Diesel *im-bord,* combustibil și mai puțin, ne mărginim la rutina bordului. Secundul scoate apa care clefăie în santină cu pompa de santină pînă atunci ignorată absurd. Operația este comodă și rapidă. Adică stă cocîrjat primind din cînd în cînd lovituri contondente de la paiolul ridicat și sprijinit de pontilul catargului, învîrte manivela pompei, sorbul suge apa și o refulează în căldărușă, secundul își arată fesul în gura roofului, căldărușa este înhățată de skipper care vărsînd-o în bordul de sub vînt se udă copios la fiecare lucrare. Și de la capăt.

Apoi secundul întreabă dacă se poate culca. Și de îndată începe să sforăie.

Apoi skipperul identifică o lumină fixă la uscat, netrecută pe hartă. Și în același timp vede două pasagere cu ghirlandele de lumini înveselind întunericul venind de la sud-est, deci de la Patmos și îndreptîndu-se spre Ikaria. De la nivelul cockpitului se văd valurile exact ca în desenele copiilor, adică dantelînd orizontul, vapoarele apar și ele tot ca în desenele copiilor, taie noaptea pe linia orizontului, se apropie de masa întunecată a insulei și dispar ca vrăjite, semn că au dublat cap Popas. Deci acolo este mare liberă. Să punem prova pe acel punct și să citim amărîtul de compas de relevment fixat la ochi pe cutia bravului nostru Askania, acum scos din circuit.

Drum compas 268°. Din ochi ar fi cam 14 mile. Pe loch, 5 noduri. Să zicem trei ore, din care una îi revine se-

cundului. Să ne strîngem șireturile hainei de vînt, să închidem nasturii mantalei de ploaie, mai mult ciur decît manta și să ne așezăm comod pentru cel dintîi cart al nopții ; skipperul făcînd oficiul de timonier peste rînd de cîte ori nevoile o cer.

Superbă noapte tăiată mereu de vapoare, cele mai multe venind din sud-sud-vest, din lumea Cycladelor, altele din sud, de pe un arc de evantai al cărui centru este cap Papas.

Excelent. Iată și farul de pe cap Papas. Va fi un cart imperial. Sîntem în drumul navelor care leagă Sporadele de sud cu Chios și Lesbos, sau care urcă spre Dardanele, sau care se duc la Izmir. Mai corect vom ajunge în drumul lor peste 3 ore. Acum, doar spectator în loja săltăreață, skipperul scăpat de teroarea stîncilor se lasă pătruns de plăcerea intensă a pilotajului pe mare de gradul 3, cu vînt de 6/8 m/s.

Și dintr-odată, rafala !

Mai corect, punctul de cădere în mare al rafalei trasă de muntele Melissa. *Hai-Hui* 2 se află încă la 5-6 mile de insulă, drumul pieziș îl apropie de ea, rafala este puternică dar suportabilă, skipperul slăbește școta focului și văzînd coama lungă, spumegîndă a valului stîrnit de rafală, ia la mînă școta randei. Se întîmplă în răgazul dintre primele rafale cînd referlantul este primit sub unghiul care-i convine iahtului, se întîmplă ca skipperul să trăiască acel moment limită cînd euforia își depășește condiția și devine un fel de exaltare greu de controlat și aici autorul este foarte circumspect cu noțiunile, pentru că se intră într-un domeniu al psihopatologiei în care nu excelează decît prin observația insului social și, într-un fel, prin aceea a personajelor care aparțin istoriei.

Adică săltînd pe val, lăsînd rafala să se scurgă pe randa filată la timp, simțind pînă-n măduvă țîșnirea iahtului, skipperul devine euforic, la a doua rafală se exaltează, rațiunea este sugrumată. Brutal, criteriile care-l pun în ecuație cu universul se inversează în folosul megalomaniei și printr-o alchimie psihologică stranie, skipperul nu se mai raportează realist și decent la univers, ci, inversînd

optica, operaţie pe care a ridiculizat-o din totdeuna, raportează universul la fiinţa sa atotputernică, învelită inutil în mantaua cauciucată percutată rece de alicele vîntului şi ale stropilor.

De aici pînă la paranoia atotputerniciei nu mai este decît un pas, din fericire barat de simţul umorului şi al ridicolului. Semnalul este dat de plesnetul sec al velelor şi de geamătul catargului. Omul de la eche ciuleşte urechea.

Atunci vede masa enormă de piatră a insulei.

Atunci vede cerul siniliu, astrele, orizontul necuprins al mării, luminile de drum ale navelor, atunci îşi imaginează la scara 1:1 sud-estul european şi Orientul Apropiat, îl vede pe Alexandru Macedon înecîndu-se lamentabil în Granicus, un rîuleţ situat ceva mai la nord pe coasta Asiei Minor, participă la marşul „celor zece mii" despre care a mai fost vorba în cărţile cu *Hai-Hui* 2, se chinuie să tămăduiască durerile abdominale ale regelui regilor, Darius, şi regăsindu-şi morga tuflită de rafale, revine la eche cu seninătatea inocentului pentru care se pregăteşte securea gîdelui.

Minutele încep să se dilate îndesîndu-se cu valuri lungi ale căror coame albe ies din întuneric pe un fond larg şi, intrînd în formaţie de falangă, se reped la asaltul lui *Hai-Hui* 2 însoţite de chiotul dezmăţat al rafalelor. Întreaga noapte se umple de rafale şi valuri, Ikaria loveşte nemilos iahtul cu ciocane de vînt şi ciocane lichide, apărîndu-se înverşunat împotriva unui duşman nici măcar ipotetic.

Skipperul nu are nici un chef să debarce spre a lua urma lui Ikar. Nici măcar nu vrea să guste din apa miraculoasă a thermelor.

Noaptea se lungeşte dincolo de timpul măsurat cu ceasul, devine atotputernică, strivitoare. Se idendifică universului. Pare de-o seamă cu veşnicia. Striveşte. Anihilează sau, mai corect : ar strivi, ar anihila dacă n-ar fi rotirea lentă a constelaţiilor, timpul măsurat de Aldebaran, steaua înţelepciunii.

La orele 3 skipperul, ud pînă-n măduvă, tăiat de rafale, plesnit de stropii săraţi, cheamă secundul în cockpit. Lu-

crurile devin neplăcute. Apa din santină plescăie alarmant. Iahtul răspunde greoi la comenzi. Are tendința să-și accentueze rulul. Se redresează greu dintr-o ambardee. Apar nave cu mașini care dublează capul Papas. Ieșit de sub vîntul insulei Ikaria, *Hai-Hui 2* este luat în primire de Meltemi. Valurile se ridică pînă la jumătate din înălțimea catargului. Deferlanți haotici, imprevizibili, se sparg în cockpit. Vèlele zbîrnîie amenințător. Ceea ce trăim, iaht și echipaj nu este o furtună. Este rezultanta unor furtuni succesive însumate după legi ale mecanicii lichidelor și fluidelor care scapă skipperului. Vaporul ieșit brusc din neant taie întunericul la o jumătate de cablu în babord. Lama etravei spintecă valurile țintindu-ne drept la cupola maestră.

— Volta, răcnește skipperul.

Secundul se precipită la școtele focului. Manevra se termină pe creasta valului care plesnindu-ne din tribord, accelerează girația, scoțînd iahtul de sub burta borțoasă a cargoului. Blestematele ! Navighează în formație. Parcă le-ar fi teamă de *Meltemi*. A doua voltă precipitată, cu catargul zbîrnîind, ne scoate de sub prova celui de al doilea cargou. Hăulitul vîntului, huruitul apelor, un zgomot imposibil de fixat prin scris, o tînguire-amenințare, un foșnet dramatic, o prăbușire surdă de mase lichide, apoi luminile unei localități situate la sud de farul Papas care nu are pe insulă tocmai locul de pe hartă. Nu se văd nicăieri lumina roșie și cea verde indicînd intrarea într-un port. Chiar un sat pescăresc dacă este, vom acosta la pontonul lui, ne vom odihni, vom căuta gaura de apă, o vom călăfătui și vom porni mai departe. Gîndul devine obsesie. Apa ne intră pe sub capișoane, pe după gulerele pseudomantalelor de ploaie. Iarăși sîntem uzi pînă și-n cizme. Senzația de disperare este dată de imposibilitatea iahtului de a urca în vînt. Nu putem modifica relevmentul la satul pescăresc, abia cîteva lumini pîlpîitoare în imensitatea nopții încrustate sărac în masa întunecată a insulei lui Ikar. Orice voltă în babord ne conduce pe un drum de 270°, adică spre Mikonos. Orice voltă în tribord sfîrșește lamentabil prin drum de 55°, cea ce înseamnă teoretic farul Papas, practic

ţinem prova pe far, dar Meltemi se scurge implacabil spre sud-est. Secundul se duce la prova să schimbe focul înter cu focul de furtună. Acrobaţie ameţitoare cu skipperul manevrînd în aşa fel încît să-i ţină mereu puntea sub tălpi.

Este o luptă inegală. Istovitoare. Facem volte după volte la o milă de coasta extrem vestică a insulei Ikaria. Încercăm s-o dublăm spre nord. Nu reuşim decît să cîştigăm cîte două cabluri la fiecare voltă. Uzăm şcotele. Obosim cîrma. Obosim greementul. Perseverăm. Ud, cu senzaţia aceea istovitoare a frigului care paralizează încastrată la încheieturi, skipperul aşteaptă zorii ca pe o izbăvire. Raţionează că odată cu ivirea acestora forţa vîntului va scădea şi că va putea acosta. Preceasul zorilor este chinuitor. Frigul umed stăpîneşte echipajul. Pulovărele sînt îmbibate de apă. Meltemi îşi face de cap. Voltele se succed voltelor. Fiecare cablu cîştigat spre nord este plătit scump. Nu este loc pentru amatorism şi pentru joacă de-a iahtingul. Profesionalizarea echipajului se face din marş. Începînd cu manevra care se rafinează şi terminînd cu aprecierea critică a fenomenului Meltemi.

Odată cu zorii, decepţia.

Lumina scoate la iveală relieful abrupt şi sălbatec al insulei. Sîntem la 2 mile în largul capului Papas şi nu reuşim să identificăm nici o localitate la uscat. Cîteva case şi atît. Secundul a scos zeci de găleţi de apă. Fizic, echipajul se apropie de oboseala limită. Moral, are duritatea rocilor. Ar fi ridicol să cedeze atunci cînd se află într-o croazieră estivală, în toate revistele de iahting din lume, tipărite pe hîrtie velină, ori cretată, ilustrate cu magnifice fotografii color, apusuri de soare divine, mare albastră, cer zeiesc, croazierele estivale abundă fiind momeala şantierelor navale întinsă naivilor dispuşi să identifice fotografia cu realitatea. (A realizat şi skipperul asemenea fotografii, păcat că din nu se ştie ce motive obscure ele nu vor putea apare în carte). Se vede zona ecranată de muntele Melissa. Chiar sub farul cocoţat în singurătatea stîncoasă a unui pinten de piatră care intră în mare. Acolo valurile sînt mici sugerînd echipajului ideea unui armistiţiu de arme. Manevra ne apropie de insulă. Identificăm localitatea. Case risipite pe fire de vale sub poala verti-

cală a abruptului. Un cheu de piatră la nivelul mării. Cum soarele ne usucă hainele, înviorîndu-ne, abandonăm ideea escalei şi profitînd de acalmia aparentă oferită de ecranul capului Papas, ne hazardăm să-l dublăm, dublînd partea vestică a insulei Ikaria. Peisaj magnific. Canioane verticale înguste, surplombe şi brîne din piatră brun roşcată, stînci gigant veghind coasta căzînd vertical în mare, golfuri liliput intrate între pereţii a căror verticalitate ameţeşte, un brîu de mare cu ape verzi oţelii abia încreţite şi dincolo de zona ecranată, spuma albă a berbecilor, valurile şi Meltemi.

Se ia gustarea de dimineaţă, se face ordine în interior şi se constată două lucruri neplăcute, care, practic, anulează ideea de navigaţie estimată. Ceasul deşteptător a fost catapultat din lăcaşul lui zăcînd cîteva ore bune în apa din santină, paiolul fiind ridicat spre a se uşura pompatul. Ceasul-brăţară „Ruhla" mai curînd piesă pentru o colecţie de amatori decît ceas de navigator, a păţit un accident similar, alegîndu-se cu „leziuni interne" care fac imposibilă potrivirea lui, aşa că se estimează ora după soare : 9 . 30 . Ceasul arată 11 . 50 , se face diferenţa dintre ora „cronometrului" şi ora estimată, cunoscînd că navigăm în fusul 2 estic şi secundul amintindu-şi de tratamentul aplicat de Slocum deşteptătorului său, scurge zeama sărată din deşteptătorul bordului, după care fierbe ulei comestibil şi i-l toarnă în măruntaie, aşteptînd radios să se înfăptuiască miracolul. Bravul nostru deşteptător nu ia în consideraţie medicamentaţia secundului, sau poate tratamentul îl dezgustă, naiba ştie, că rămîne ţîfnos şi încremenit iremediabil.

— Atîta vreme cît vedem soarele şi stelele, nu este o catastrofă, îşi spune skipperul, invidiindu-i din rărunchi pe camarazii lui din antichitate care măcar aveau clepsidra.

Apoi se dublează cap Papas.

Aceeaşi singurătate aspră, sălbatecă, aproape selenară, ca a majorităţii farurilor din această parte de lume. Un tăpşan căţărat la cîţiva zeci de metri pe roca dură, deasupra lui farul alb, căsuţa paznicului invizibil sau plecat cu caprele la păscut şi Meltemi.

Meltemi care ne plesneşte cu biciul lui năpraznic cu nouă'ş nouă de lovituri.

Hai-Hui$_2$ îşi reia calvarul.

Valuri mari de 3/4 metri. Zburăm pe 285^0 - asta înseamnă Tinos şi vrem Tinos nemaiavînd alimente, am predat şi *Transit Logul ;* iar cînd facem volta cădem la două cabluri mai la nord-est de cap. Tăiem mereu drumul navelor comerciale, iată şi un cargou chinezesc gigant care joacă pe valuri, nu sîntem singuri, dar asta nu schimbă cu nimic situaţia la bord. Ne încăpăţînăm să dublăm Ikaria prin vînt. Muncim cu sîrg pînă cînd soarele trece de meridian şi Meltemi ne vîră mereu în coasta stîncoasă, la fiecare voltă cîştigînd două sau trei cabluri. Spre ora locală 13 (ceasul indică ora 15 .20) un calcul sumar ne conduce la concluzia că n-avem nici o şansă în vîntul insulei. Dacă acum, cînd intensitatea lui Meltami a scăzut, nu putem urca nici măcar pe E.N.E, ce vom face la noapte ?

Perspectiva de a ne căţăra pe stîncile polizate de secole de Meltemi ne retează ambiţiile.

Gata !

Ne întoarcem în sătuleţul de sub cap Papas, acostăm, călăfătuim, nu se poate să nu găsim stupă, seu de oaie, smoală, întrebăm, dormim liniştiţi o noapte întreagă, ce fericire, ne spălăm şi mîine în zori vedem ce este de făcut. Plin de entuziasm echipajul trece la executarea variantei. Se dublează din nou cap Papas dîndu-ne de-a săniuţa pe valuri şi, cum intrăm în zona ecranată, Puiu pregăteşte o supă „din plic" şi deschide o conservă, dejun asezonat cu pesmeţi care ne încearcă tăria danturii.

Facem cale întoarsă dublînd coasta sub un cablu.

Iată şi aşezarea salvatoare. Cheul nu există, nişte tipi care se scaldă impasibili şi nu reacţionează la semnele noastre au apă pînă la piept, se văd o puzderie de stînci, trei şalupe sînt ancorate mai la larg şi au date la uscat un păienjeniş de parîme groase, semn că nu se bizuie pe ancore, apoi este un fel de dig, o pasă minusculă şi sub un fel de grotă se văd catargele cîtorva bărci de pescuit.

Apa este puţin adîncă. Vîntul cutreieră uliţele pietroase, casele suspendate pe bîrne dau locului un aer ne-

obișnuit și tot rotindu-se după cîrmă începem să simțim cum ni se urcă presiunea la ulei. Cu atît mai abitir cu cît niște tipi care se fîțîie într-o bară n-au măcar ideea să ne abordeze și să ne întrebe de sănătate. Timpul trece, de ancorat nu ancorăm din moment ce șalupele acelea sînt legate de uscat, așa că singura șansă rămîne să încercăm ca pînă la noapte să găsim un port adevărat care, după hartă pare a fi Panagia, tocmai în extremitatea opusă a insulei, cu toate că pe harta turistică a Samosului există o indicație conform căreia capitala Ikariei ar fi Agios Kirikos avînd două curse de pasageri săptămînal. Acolo unde acostează un vas de pasageri, poate acosta și *Hai-Hui* 2.

Agios Kirikos este scris pe hartă cu caractere subțiri, Panagia cu caractere grase. Deci, Panagia. Întoarcem pupa insensibililor de la uscat și cu vînt bun de dinapoia traversului zburăm spre portul visurilor noastre : Panagia - egal 22 mile marine, egal aproape 6 ore de navigație plăcută. Sîntem după 28 de ore de nesomn dar soarele ne-a încălzit oasele și ne-a redat optimismul, cu toate că din 30 în 30 de minute secundul trece skipperului 5 găletuși de apă verzuie, pline ochi.

Se întîmplă un fenomen psihologic explicabil prin gradul de oboseală, dar inacceptabil, conducînd la iresponsabilitate.

Amnezia. Amnezia totală. Skipperul a uitat ce s-a întîmplat sub vîntul insulei în noaptea trecută.

Skipperul vede norul *cumulus lenticular* format deasupra vîrfului Melissa. Știe exact că acest nor este semnul prevestitor al rafalelor albe. Ba a și scris în capitolul respectiv din „Croaziera cu vele".

Este *vineri 9 august 1985* spre orele 17. Am dublat extremitatea sud-vestică a insulei, vedem o șalupă navigînd la cîțiva metri de coastă, sporovăim și de aici începe neglijența skipperului care trebuia să-și ofere două ore de somn și, odihnit, să judece situația cu harta în față, luîndu-și toate măsurile de precauție impuse de navigația cu vele sub insulele muntoase ale arhipelagurilor grecești.

Deci sporovăim și iahtul poartă velatura de drum, skipperul fiind grăbit să ajungă într-un port înainte de lăsarea întunericului. Fără nici un avertisment în afara

norului lenticular care acum arată urît, vîrful Melissa împroaşcă iahtul cu trei ciocane de vînt succesive. Este salva de reglare a tirului. Prins cu velatura de drum, *Hai-Hui*$_2$ *se* culcă pe coama valurilor, capătul ghiului intră în apă, catargul se arcuieşte şi zbîrnîie, sarturile din vînt se întind să plesnească, cele de sub vînt fac burtă. Al doilea ciocan de vînt face ferfeniţă una din ferţele superioare ale focului. Al treilea ciocan rupe şcota randei, şcota delicată, pentru bărci de agrement pe lacuri interioare. Între primul şi al treilea ciocan de vînt au trecut mai puţin de 2 minute. Cînd şcotele atîrnă lamentabil peste bord, cînd secundul se precipită să prindă ghiul şi să le înoade, cînd focul ameninţă să se sfîşie în întregime, cînd iahtul dă ambardee care aduc crestele valurilor la nivelul sparg-valului, catargul ameninţînd să fie smuls cu sarturi cu tot, cerul şi marea devenind oţelii şi cînd se aud căzînd hărţile, documentele şi rechizitele de sub masa de navigaţie, skipperul constată filozofic :

— Puiu, pînă aici ne-a fost !

— Ieri am împlinit 37 de ani, spune secundul.

Replica declanşează mecanismul raţionamentului lucid, înţepenit de oboseala sleită în osînza căreia se complăcuse skipperul pînă atunci. Skipperul ştie că fusese la un pas de catastrofă. Că odată şavirat nimeni şi nimic n-ar mai fi salvat iahtul şi cu atît mai greu echipajul în această pustietate absolută, chinuită de rafalele bezmetice nu mai slabe de 25-30 m/s.

— Dă-mi şcotele, spune skipperul. Caută parîma de alpinism. Într-o secundă.

Secundul care recuperase rupturile şi le înnodase, coboară în careu. Skipperul parează rafalele. Jocul devine pasionant. Filînd şcotele cînd simte rafala şi slăbind cîrma, ciocanul de vînt scapă de pe vele reducînd amplitudinea ambardeei. Secundul găseşte vechile şcote, amintiri de la prietenul skipperului, vînătorul de munte sihăstrit inexplicabil, care, iată, salvează situaţia. Făcînd acrobaţie, cu ghiul ţinut disperat înăuntrul bordului, secundul care abia împlinise 37 de ani, schimbă şcota ruptă cu parîma de alpinism, trecînd randa sub ascultare absolută. Desigur, atunci cînd catargul a intrat sub 30^0, cînd valurile au în-

călecat sparge-valul, skipperul a gîndit posibilitatea naufragiului. Spre a nu crea panică, n-a ordonat scoaterea şi legarea centurilor de siguranţă. Iahtul era perfect manevrabil, se impunea doar reducerea velaturii. Stăpîn pe randă, aduce iahtul cu prova în rafale şi secundul schimbă focul de drum cu focul inter şi ia o terţarolă la randă, după care se pilotează prudent spre limita bătăii maxime a rafalelor albe, acolo unde echipajul pune stăpînire pe sine, pe manevra şi pe noaptea cutreierată bezmetic de vînt.

Duhurile negre ale nopţii

Noaptea de *vineri 9 august* spre *sîmbătă 10 august* pune echipajului o sumedenie de probleme, mai toate de ordinul cunoaşterii, o cîtime din ele legate de psihologia navigatorului pe micile bărci cu vele, o altă cîtime referindu-se la statutul psihologic şi moral al oboselii fizice şi la reacţia subiecţilor epuizaţi fizic faţă de factorii agresivi ai mediului înconjurător, deasemenea pune probleme de manevră a iahtului cu vele în rafalele produse de vînturile descendente caracteristice insulelor muntoase din Marea Egee şi de pilotaj pentru descoperirea unei pase de intrare într-un port necunoscut, probleme ale adoptării deciziei, într-un cuvînt, noaptea de 9/10 august 1985 se transformă într-un dascăl savant, colţos, imprevizibil, evident sadic, gata să-şi execute prin înec elevii neglijenţi şi mai grei de cap.

Momentul limită depăşit, echipajul adaptează manevra la condiţiile impuse de rafalele care se succed la intervale neregulate, dar vizibil de intensităţi suportabile după ce s-a ieşit de sub acţiunea nefastă a vîrfului Melissa. Avem în babord creasta ţepoasă a lanţului muntos Atheras care alcătuieşte de fapt insula, orientat de-a lungul ei de la vest le est. Ştim acum că vom primi salvele de vînt

mai ales prin gura văilor, prin canioane şi şeile reliefului şi mai puţin sau deloc la traversul crestelor care se scurg spre mare. Ştim de asemenea că avem două zone în care putem naviga mai liniştiţi. Prima, la cîteva cabluri de coastă, în zona ecranată de relieful acesteia şi a doua, la cel puţin 4 mile de insulă, acolo unde forţa rafalei scade, ciocanul de vînt transformîndu-se în rafală moderată. Mai ştim că zona periculoasă se află între 5-6 cabluri de la coastă şi 3-4 mile în larg, zonă unde ciocanele de vînt au intensitate maximă, efectului distrugător al vîntului adăugîndu-i-se efectul valurilor de rafală care primite din bordul din vînt îşi însumează forţa de răsturnare la forţa vîntului.

Skipperul se refuză analizei psihologice a momentului limită. Nu pentru că nu l-ar tenta depistarea zecilor de reacţii interioare, succesive sau simultane, de la rudimentele de îndoială care încearcă să se aglutineze în jurul unui atom de frică, pînă la dinamica fulgerătoare a reacţiilor-manevră, singurul mod de a obţine victoria atunci cînd pilotezi un vehicul aerian, maritim sau terestru. Este prea ocupat cu pilotajul, prea preocupat să descopere Agios Kirikos, ca să-i mai ardă de analiză interioară, iar posterior faptului, cînd îl relatează de la masa lui confortabilă de lucru avînd în hublou imaginea livezii, a viei şi a luncii arămite de toamnă, i se pare că ar săvîrşi o contrafacere, un fals. Se notează doar psihologia gestului -ripostă. Conexiunea dialectică şi logică a întregului proces de computerizare a datelor agresiunii şi sincron a datelor gestului-ripostă care însumează cunoştinţele de specialitate, experienţa, puterea de selecţie şi sinteză, luarea deciziei şi forţa de a o materializa în gestul-ripostă. De fapt aici este vorba de psihologia omului de acţiune ; dar cum nu scriu o carte de psihologie, revenim la bord unde se constată că echipajul a luat hotărîrea să rămînă la manevră în plen, secundul avînd grijă de şcotele focului şi deopotrivă să vegheze marea, deoarece skipperul a hotărît să dubleze insula în zona limitrofă coastei.

Echipajul n-a dormit de 33 de ore, faptul traducîndu-se printr-o senzaţie stupidă, de existenţă într-o lentoare cîlţoasă şi amorfă avînd tendinţa să diminueze vi-

teza computerizării datelor exterioare și pe cea a deciziei, acțiune de dereglare interioară căreia i se adaugă frigul. Nu orice fel de frig. Un frig umed, un corp gelatinos prevăzut cu sute și mii de cili vibratili care, pătrunzînd prin țesuturile veșmintelor se interpun între acestea și corp, secretînd materie vîscoasă-lipicioasă, absorb cu delectare căldura corpului condamnat la nemișcare prin însăși poziția nenorocită a timonierului. Insula umbrește zona de mare limitrofă, adîncind senzația de întuneric total pe care *uraniscul* înstelat n-o poate risipi. Din acel întuneric păstos se întruchipează duhurile negre ale nopții. Unele iau forma rafalelor, altele pe a stîncilor izolate, altele scot din neant pinteni de piatră repeziți în burta valurilor. Insula pare un imens pămînt mort abandonat nopții, mării și vîntului. Desigur echipajul face abstracție de sugestia terifiantului emanată de această navigație, luînd lucrurile în ordinea lor obiectivă. După poziția Carului Mare pe cer s-ar putea să fie miezul nopții.

Iată Agios Kirikos.

Harta nu spune nimic. Echipajul descifrează luminile disparate ale unei localități așezate în etaje succesive pe coasta abruptă a muntelui, conturul unui golf, un *front de mer* pe care circulă foarte rar mașinile și în spatele unei peninsule cu greabănul mult intrat în mare, ceva ce ar aduce cu luminile unui cheu, fără cunoscutele lumini verde-roșu marcînd pasa.

Se hotărăște acostarea cu orice preț. Iahtul face prea multă apă. Echipajul este sleit. Se pare că am intrat într-o zonă ecranată perfect și că rafalele slabe pe care le prindem în vele ne vor ajuta să intrăm în acest golf salvator.

Secundul este trecut la prova să piloteze skipperul printre stîncile posibile.

Înțelept, skipperul tentează o apropiere savantă, venind spre fundul golfului din extremitatea lui vestică, spre a putea folosi eventualele rafale de la travers, el năzuind spre extremitatea estică a acelei pungi de apă intrată în insulă. Planul de intrare pare excelent. Ne apropie pînă la o jumătate de cablu de o faleză înaltă, luminată ici,

colo de lampadare, dincolo de care se văd luminițele timide ale unor bungalowuri, ori ale unor case izolate. Este și un pinten de stîncă dincolo de care o altă adîncitură în uscat este mărginită de ceva ce seamănă cu un local de noapte, farurile automobilelor filînd coasta de la presupusul port la presupusul local și vice versa. O căldură interioară nebănuită anulează procesul de absorbție termică exercitat de cilii vibratili mai sus pomeniți.

În sfîrșit, un port și cu el, odihna.

Blestem !

O rafală nenorocită, o rafală brutală, o rafală diabolică cade pe foc, ne răsucește prova și ne aruncă spre larg unde ne iau în primire alte zeci de rafale, adevărate ciocane de vînt, obligîndu-ne la manevre spre a executa un nou *approche*. Patrulăm coasta, voltele pe rafale fac să trosnească catargul, intrăm în zona ecranată, evităm poziția de aterizare anterioară, căutînd o poziție chiar pe mijlocul golfului.

Asta era.

Pătrundem lent în golf.

Ne îndreptăm spre cheul ipotetic. Încep să se precizeze linia digului, a lampadarelor, luminile de la uscat proiectate pe luciul apei deschid pîrtii în întunericul dens și...

Blestem !

Rafala nenorocită, rafala brutală, rafala diabolică, căzută nu se știe de pe ce formă de relief, ne răsucește prova și ne aruncă în larg.

Încercăm fără foc.

Același rezultat.

Încercăm un *approche* din est spre vest, dublînd monstrul de piatră care veghează intrarea estică a golfului.

Rafala ne pălmuiește cu nerușinare.

„Ikar, băiatule, ce naiba, sîntem din aceeași tagmă, înțeleg s-o faci cu alții, care nu-ți cred legenda. Îți aperi tainele, este dreptul tău, după cum este și dreptul meu să acostez aici unde vin atîția suferinzi să-și tămăduiască oasele și măruntaiele. "

Chicot aproape obscen.

Rafala care ne mătură din golf.

Sînt sigur că Ikar nu şi-a luat zborul de pe această insulă. Ikar a fost un temerar şi un generos. Altfel n-ar fi intrat în legendă.

Nişte iazme spurcate bîntuie coclaurile astea, o să le spînzurăm de laţe la crucetă, ne sar toate capsele şi o luăm de la capăt cu o înverşunare neagră.

Approche, jubilaţiune, rafală.

De două, de nouă ori.

— Pun prova pe Panaghia, spune skipperul căscînd gata să înghită insula cu muntele Melissa cu tot. Mai rezist o oră. Culcă-te şi mă schimbi cînd te trezesc.

Urmează cea mai lungă oră a croazierei. O oră-veac. O oră-mileniu. O oră pînă la facerea lumii. Lochul sare la 8 noduri. Creasta muntelui Atheras se teşeşte vizibil spre capătul estic al insulei. În tribord se conturează vag grupul insulelor Fourni. Esenţial este ca skipperul să nu adoarmă la eche. Să-i dea răgaz secundului să-şi refacă forţele. Apoi să doarmă el însuşi un ceas încheiat.

— Esenţial este să nu adormi, ordonă skipperul şi se zgribuleşte în costumaţia lui ridicolă anti-vînt şi antiploaie, primind stoic rafale care catapultează iahtul într-un fel de surfing palpitant şi ameninţător.

Intermezzo cu somn

După 34 de ore de cart, skipperul cade într-un somn care-l rupe de realitatea iahtului şi-l cufundă în inconştienţă. Nu este somnul uşor prin care simte şi o deviere de două grade de la un drum, ori întărirea vîntului cu doi, trei metri pe secundă, prin care aude arborada şi foşnetul valurilor, nu este cunoscutul somn de veghe al organismului antrenat şi robust ; este un fel de abandon de sine, o antecameră a morţii, cînd se încearcă o regăsire de sine în profunzimile secătuite ale celulelor.

Cînd iese din această comă gelatinoasă şi rîncedă, mijeşte de ziuă. Dialogul skipper-secund este şi pilduitor şi plin de învăţăminte.

— Cît am dormit ?
— Cred că două, trei ceasuri !
— De ce nu m-ai trezit cînd ţi-am spus ?
— Dormeaţi aşa adînc.

Secundul este livid.

— Unde sîntem ?
— Nu ştiu !
— Cît ai avut pe loch ?
— Peste 10 noduri.
— Pe ce cap ai ţinut ?
— Tot pe ăsta ! Da' s-o mai mişcat compasul.

Drept în prova, mare liberă. Spre est sud-est, doar de acolo răsare soarele, un cap sălbatic şi o insulă mai la sud, o spinare enormă de piatră şi pămînt roşcat. Skipperul ia harta în cockpit, fără să-i treacă prin gînd gestul elementar care trebuia să-i fixeze un punct aproximativ, gestul socotelii aritmetice, adică pe drumul ţinut de secund să însumeze vectorii noduri, ceea ce ar fi dus la constatarea că în 2 ore şi 30′ iahtul a făcut aproape 25 de mile marine, neavînd nici ceas şi necrezînd pe cuvînt nici lochul, punctul trebuia estimat pe un drum adevărat de 58° — adică paralel cu Ikaria şi la o distanţă de 15—20 Mm de Therma, localitatea unde s-a făcut schimbarea cartului. Aici skipperul a căzut în rutina cotidiană cînd şi-a estimat viteza la 3 noduri, apreciind că se află undeva între extremitatea estică a Ikariei şi cap Malaki, extremitatea nordică a insulei Fourni, adică acolo de unde a început acest periplu ikarian. Nefiind atent la raportul secundului, acesta nestăruind asupra vitezei neobişnuite, skipperul face o dublă greşeală :

— ratează şansa de a dubla insula Samos prin nord, scurtînd drumul cu cîteva zile ;

— confundă aspectul coastei extrem vestice a Samosului între cap Katavasis şi cap Agios Domenicos cu grupul de insule Fourni.

Dublă greşeală care se contabilizează cu semn pozitiv în sensul că explorează toată coasta de NV şi S a Samo-

sului, realizează o escală tehnică excelentă la Ormos Marathokampou în care secundul depistează gaura de apă şi reduce infiltraţia la jumătate, stabileşte condiţiile hidro-meteo şi tehnice de urcare spre nord prin strîmtoarea Samos, străbătută în sens invers la coborîrea spre Sud şi, fapt neaşteptat, abia acum îl întîlneşte pe Pythagora.

Sîntem în zorii zilei de *sîmbătă 10 august,* la mare liberă, avem în pupa babord Ikaria şi, undeva în tribord, la travers, pămînt ferm, de o formă inconfundabilă, îşi spune skipperul trimiţînd secundul la culcare. Mare de gradul 3, briză tare şi obsesia portului-escală unde să dormim pe săturate măcar o noapte. Aici se deschide o nouă paranteză, cvasididactică. Este vorba de rolul nefast al obsesiilor rod al oboselii, al imposibilităţii de a ţine legătura cu lumea exterioară, al sărăciei în hărţi şi documente de navigaţie. De 24 de ore singurul gînd al echipajului este să acosteze într-un port spre a depista gaura de apă şi a-şi reface forţele. Gîndul hrănit în singurătatea bordului, amplificat în discuţii stereotipe, udat mereu cu găleţile pline ochi scoase din santină, transformat în obsesie face asociaţii la liberul arbitru, fără să mai ţină seama de realitate şi logică. Este mult mai comod să presupunem că ceea ce avem în prova tribord să fie Fourni şi nu Samos pentru că Fourni seamănă mai bine cu reprezentarea grafică pe care skipperul o are pe hartă şi aşa săracă în amănunte, hartă privită superficial, fără să apeleze la ajutorul compasului-distanţier, cu atît mai mult Fourni cu cît se vede spre sud, skipperul refuzînd pînă şi ipoteza că s-ar afla undeva la nord de cap Katavasis-insula Samos. Dacă atunci greşala de estimă a skipperului a condus la rezultate excelente, altădată şi în alte condiţii lucrurile s-ar putea complica neplăcut. De aici concluzia care impune navigatorului să-şi găsească răgazul de a lucra la hartă respectînd întocmai întregul ritual al stabilirii punctului ; dar mai ales obligaţia de a trasa cart de cart drumul pe hartă şi de a-şi fixa punctul estimat-observat, lucru care la *Hai-Hui* 2 nu s-a mai făcut de 24 de ore, skipperul încrezîndu-se prea mult în posibilitatea lui de a aproxima poziţia faţă de reperele de la uscat. Puţintel vedetism, puţintică delăsare, puţintică superficialitate, nici o scuză reală şi manevra care-i trînteşte ono-

rabilului de la echo un 2 cît el de mare, stricîndu-i foaia din catalog avînd drept titlu „De la Kos la Çanakkale". Adică manevra care se supune instinctului şi nu raţiunii, inspiraţiei de moment şi nu concluziei deliberate. Viraj spre sud, cînd drumul iahtului este nordul, în cel mai rău caz nord-estul. Viraj spre sud cînd vîntul ne urcă spre nord-nord est. Inexplicabilă schimbare de bord cînd foarte bine se putea căuta un adăpost şi pe drumul ţinut pînă atunci. S-ar părea că autorul insistă prea mult pe greşeala tactică a skipperului. Luaţi o hartă a Dodecanezului, nu neapărat una de navigaţie. Fixaţi un punct la o jumătate de centimetru la NV de capul Katavasis, sau undeva la NV de coasta nord vestică a insulei Samos. Veţi vedea că drumul trasat pe 45° duce în baia Lebedos de pe coasta Asiei Mici, iar cel pe 180° dublează coasta Samosului, întorcînd pupa drumului spre casă. Ceea ce nu este totuna, mai ales că Meltemi se arată clement şi navigaţia în strîmtoare este plăcută. Aşa se face că *Hai-Hui* 2 supunîndu-se skipperului se repede spre sud, intră între două insule de-a dreptul gigantice şi dintr-odată, fără nici un avertisment, ceea ce părea să fie Fourni devine altceva, peisajul se îndulceşte, apar căsuţe răzleţe, vegetaţia este abundentă, din munţi coboară rafale decente, sînt o mie de golfuri şi golfuleţe la uscat, unul mai ademenitor decît celălalt şi cum secundul s-a trezit şi a venit în cockpit, cum skipperul simte oboseala încercînd să-i anuleze raţiunea şi reflexele ia hotărîrea să ancoreze în primul golf mai ospitalier, să scoată tot echipamentul şi cazarmamentul la uscat, să se dea echipajului o supă caldă, apoi să se sune stingerea, fie ce-o fi. Iată un fel de dig, o casă, iată lanuri verzi de trestie cum are Horia la Grădiştea, iată livezi în coasta muntelui, o plajă largă, ceva semănînd a monastire, un golf ideal apărat în flancuri de spinări înalte de piatră, apa este puţin adîncă, de un albastru fluid, ne apropiem de ancoraj cu velele pline, simţim cum ni se destind nervii, se coboară velele şi se fundarisesc ambele ancore ca la carte.

Răsuflăm uşuraţi.

Ne aflăm într-un golf adînc, flancat în tribord de spinarea abruptă a coastei dublată de un cordon de stînci submarine spre care, vizibil, sînt aplecat algele, semn

că există un curent de la larg spre acel cordon stîncos. Alarmă. Iahtul derivează spre stînci. Ancora derapează pe fundul prunduit. Manevre pe ancore. Întoarcem prova în curent. Se pare că ne-am fixat. Opusul cordonului stîncos este un foarte lung şir de creste stîncoase, un fel de greabăn de dinozaur pietrificat, o peninsulă care taie ancorajul în două, perdea bună să oprească rafalele venind alert dinspre coastă. Întindem mandarele. Agăţăm la uscat tot ce s-a saramurat sub cuşete. Nici un colţişor din careu n-a rămas ferit de apă. Trebăluind cu ochii mereu pe reperele de la uscat, stupoare descoperim semnul : „ancorajul interzis !" O pustietate aproape desăvîrşită, o plajă bolnăvoasă unde se soreşte o pereche cam flască, măslini şi... ancorajul interzis. Abia în seara acelei zile, cu iahtul suportînd salvele rafalelor în portul Ormos Marathokampou, skipperul va şti că a fundarisit ancora în faţa monastirii Agio Ioannou, aşezare monahală sihăstrită în extremul sud-vest al insulei Samos. Aşteptînd din clipă în clipă să apară vreun cerber al locului care să ne someze să ridicăm ancora, sorbim tacticos supa fierbinte, ocupaţie întreruptă de cîteva ori de deriva periculoasă a iahtului.

Curentului i se adaugă forţa rafalelor.

Este limpede ! Nu putem rămîne aici peste noapte. Riscăm să ne punem pe stînci.

Locul este de o frumuseţe stranie, înfundat în liniştea biblică stăpînă încă în arhipelag. Rafalele trec foşnind prin pădurea de trestie verde. Soarele, măslinii, cerul, marea se conţin în liniştea adîncă, după cum se conţin culorile, nostalgia, neliniştile. Ne strîngem hainele. Sacii de dormit. Echipamentul. Buimaci de nesomn, cu greaţa aceea a sleirii sufocîndu-ne, trecem la posturile de manevră. Se virează ancorele. Se ridică velele. Cîteva rafale moderate ne fac să dublăm capul Domenikos. Undeva, la larg, evoluează graţios un iaht. Acolo unde iahturile fac volte jucîndu-se pe vînt, acolo sînt şi porturi pentru a le adăposti. Ironia constă în faptul că skipperul o ţine morţiş că se află în insula Fourni, cu toate că linia coastei este în general est-vest, cu golfuri adînci şi dantelate din belşug. Tot căutînd portul Fourni, explorăm plini de încîntare golfurile Agios Ioannou şi Bay Patniotes. Iată că

aici, o barcă încărcată cu femei și copii dublează coasta în sens invers. Venim aproape. Puiu întreabă strigînd în engleză dacă portul Fourni este în direcția în care navigăm, ei răspund în același mod : Ormos Marathokampou. Nu înțelegem, nu înțeleg nici ei și ne despărțim fluturînd mîinile amical. O barcă pneumatică tip zodiac pilotată în viteză de tineri care ne ignoră, apoi al treilea golf adînc, lume multă la baie, un sat, un debarcader de la care pleacă o șalupă de pasageri, un iaht vîrît într-o pungă de apă intrată mult în uscat. Tentația de a ancora acolo, apoi rațiunea, apa este puțin adîncă, volta, rafalele încep să se întărească și iată că muntele se îndepărtează de coastă lăsînd loc unei palme de cîmpie, iar linia țărmului n-are nici în clin nici în mînecă cu desenul insulei Fourni. Șalupa de pasageri dispare undeva într-un zimț al reliefului, distingem șoseaua, casele unei așezări, rafalele se îndesesc, plimbarea de agrement a luat sfîrșit și din pîclele depărtării se conturează un dig, linia zveltă a unor catarge, albul pereților, roșul olanelor. Localitatea este așezată în pantă dulce, apoi începe abruptul, o șa largă în care este așezată o altă localitate mult mai mare, muntele este în babord, în tribord, deci spre est, se ridică o cocoașă împădurită și în zare se profilează silueta greoaie a unui munte masiv. Rafalele din prova ne interzic intrarea în portul aflat la travers. O plajă largă, aurie, lume pe plajă, un dig intrat mult în golful artificial apărat dinspre nord-vest de alt dig, șalupe de pasageri, iahturi, două bărci de pescuit, o barjă, manevră de vele, nu putem intra, jos velele, motor.

Tur de port, apa mică, la molul central greu de intrat, skipperul vede că molul stă sub ecranul clădirilor, că celălalt mol este bătut de valuri, dar nu poate alege și nici benzină pentru manevre repetate nu poate risipi. N-avem ceas la bord. În consecință nu știm la ce oră ne legăm la digul vestic al portului Ormos Marathokampou. Rafalele ne presează în piatra molului. Sîntem obligați să garnisim bordul babord cu toate baloanele de acostare pe care le avem. Secundul pleacă în recunoaștere. Descoperă cișmelele de la plajă și de pe *front de mer*. Un tutungiu care

vorbește italiana. (Insula a fost ocupată de italieni în timpul celui de-al doilea război mondial). Poliția. Află că nu există oficiu poștal ; deci nu vom putea telegrafia acasă anunțînd că întîrziem încă 10 zile și că vameșul va veni la bord mai tîrziu.

Cea dintîi obligație este să ne civilizăm.

Operația se face la cișmeaua de la plajă, cu voluptatea pe care-o degajă luarea în primire a propriului corp îndepărtat, rupt de sinele său. Dăm jos slinul care ne-a umplut porii. Ne bărbierim la sînge. Spălăm sarea, lăsăm pielea să respire, ne reîntîlnim cu noi înșine. Bem apă dulce în neștire.

Abia după ce ne rehidratăm întîlnim lumea care ne înconjoară încremenită într-o stare de beatitudine idilică, zăcînd sub un clopot de zăduf arzător, treierat de rafale fierbinți.

Așadar sîntem în după-amiaza zilei de *sîmbătă 10 august 1985* la o oră imprecisă, într-un port botezat Fourni mai mult ca să avem un punct de referință în spațiu, decît din certitudine. Echipajul bine bărbierit, bine spălat scoate la uscat ceea ce nu reușise să usuce de dimineață. Se face ordine în careu, așteptîndu-se autoritățile. Iahtul a fost legat astfel încît să primească rafalele din sectorul prova. De fapt le primește din tribord, cam un cart dinaintea traversului. Asta înseamnă că *Hai-Hui*$_2$ este presat nemilos în piatra molului, că pierde două baloane de acostare dăruite la lansarea lui la apă de echipajul navei-școală *Mircea* și că un colț de piatră mușcă adînc din bordaj, amenințînd să ne dea o gaură de apă. Cînd echipajul se chinuie să mute baloanele de acostare, apare reprezentantul autorității care, înainte de a ne lua actele la puricat sare pe barjă de unde se întoarce cu cîțiva metri de parîmă din cînepă, groasă ca pe braț, parîmă pe care echipajul o pune la post în babord, de la prova la pupa, înlocuind cu eficiență maximă întregul arsenal de baloane. Omul este expeditiv, constată că am acostat din forță majoră în portul Ormos Marathocampou, spune că nu este autorizat să primească *Tranzit Log-ul* nici noi nu vrem să-l predăm, cu Meltemi nu știi nici-

odată ce ţi se poate întîmpla şi după încheierea rapidă a formalităţilor, secundul trece la depistarea găurii de apă. Uscînd santina cu buretele, descoperă un dop din lemn, tăiat cu un cuţit foarte ascuţit. Alertat de cantitatea mare de apă infiltrată ca niciodată în santină, văzînd dopul, skipperul imaginează pe loc un întreg eşafodaj de acţiuni nedemne, îndreptate împotriva lui *Hai-Hui*$_2$ şi a echipajului său. Precedente existau. Se subtilizaseră siguranţele bolţurilor care fixau sarturile, lucru care trecut cu vederea putea duce la pierderea catargului. Nimeni nu avea nevoie de cîţiva centimetri de sîrmă absolut inutilă dincolo de rolul de siguranţe. Iată că acum imbecilul cu siguranţele s-a dedat la un act criminal. Skipperul face rapid portretele atentatorilor posibili, amintindu-şi cum s-a scos din santină o bună parte din marea Egee, fără să observe că dopul incriminat este din mahon şi nu din stejarul care alcătuieşte coca, sub tensiune fiind omul este în stare să ia cuţitul în dinţi şi să danseze dansul răzbunării pe cadavrul atentatorului. Cînd iahtul va reveni la Tomis, dopul cu pricina va fi arătat lui Relu Asimit, garnisit cu imprecaţiile de rigoare. Replica inginerului militar, laconică, va tempera focul răzbunării, potolind spiritele şi restabilind drepturile umorului şi ale ironiei.

— Este mahon şi probabil a rămas vîrît pe undeva, cînd s-a refăcut interiorul. L-a scos apa.

— Am găsit, a spus Puiu, după ce a eliminat rînd pe rînd toate cauzele posibile începînd cu infiltraţia de pe lîngă tubul lochului. Priviţi !

Skipperul priveşte şi nu-i vine să-şi creadă ochilor.

Două din filele pornite chiar de lîngă chilă, în babord, acolo unde pontilul catargului se sprijină pe chilă sînt slăbite şi la fiecare plescăit de val avem senzaţia că joacă, lăsînd să se infiltreze un şuvoi subţire de apă. Skipperul lăsă operaţia de fixare pe seama ingeniozităţii şi îndemînării secundului şi privind filele jucăuşe de la care ar putea începe un proces de dezmembrare al ansamblului, realizează că vameşul, ori poliţistul care a adus parîma, a spus : Ormos Marathokampou. Se catapultează la masa de navigaţie şi desfăşoară harta turistică a insulei Samos. Pe barba lui Posseidon sîntem exact în centrul marelui

golf din vestul Samosului, simetric celui din est, unul numindu-se Marathokampou,celălalt Tiganion. Coasta de est a golfului este dominată de muntele Mournias. Acolo se află şi insula monahală Semiopoula. Deasupra localităţii se află localitatea mamă : Marathokampos, în coasta estică a muntelui Kerkis. De aici, prin şaua dintre Kerkis şi muntele Ampelos duc trei drumuri pe coasta nordică a Samosului, la Karlovasi, port pe care, fără mare strădanie îl atingeam păstrînd azi-dimineaţă drumul iniţial.

A fost voia zeilor să acostăm aici.

Secundul pleacă să caute smoală, cîlţi, cauciuc şi nu se mai ştie ce, bucuros să facă conversaţie în italiană cu tutungiul. Echipajul ketch-ului sub pavilion vest-german legat la molul central se plimbă pe digul „nostru", plimbare-pretext pentru a vedea sloop-ul românesc minuscul. Skipperul este taciturn, însoţitoarea sa ciripeşte într-o franceză încîntătoare. Ne atrage atenţia că seara se întăresc rafalele pînă la forţa 9 şi pare fermecată de tot ce o înconjoară : tîrg somnolent şi prăfos, plajă, mare şi vînt. Iată o femeie fericită îşi spune skipperul privind cu ochi sceptic lumea din jur, văzută lin în penumbrele fierbinţi ale înserării. Pe urmă skipperul aleargă după saltelele puse la uscat fixate cu bolovani pe cheu, şi care, smulse de o rafală, sînt gata să ia drumul mării, pe urmă vine somnul greu bîntuit de ţiuitul ascuţit al arboradei şi de scrîşnetul încastrărilor prestate brutal pe parîma din cînepă, somnul care taie în două tot ce-a fost, de tot ce va fi cu începere de astăzi, *duminică 11 august 1985;* cînd la ora zorilor constatăm mîhniţi că ni s-au furat cîngile legate pe sartul din babord. Notă proastă pentru echipaj, pentru naivitatea lui, pentru faptul că s-a dedat somnului fără să ia nici o măsură de precauţie. Se pare că zeii egeeni vor să ne sature pe veci de pofta de a le vîntura regatul. Drăgălaşul care ne-a furat cangea şi-a adjudecat unul din tangoane. Asta ne anulează posibilitatea de a naviga cu focurile tangonate. N-ar fi pedeapsa cea mai straşnică, dar iată că rafalele care se succed la intervale din ce în ce mai dese, se obosesc, să ne sfărîme de dig. Valurile scurte din acvatoriu ne plesnesc tribordul şi stropii săraţi ne biciuie în cockpit. În pupa

noastră s-au legat la barajă două iahturi din fibră, de 11 metri. Echipajele alcătuite din tineri și tinere, la bord domnește o aiureală perfectă, s-au întins la uscat tot felul de chiloți și tricouri, cartul de serviciu scoate pe cheu sacii din plastic cu resturile menajere. După ce ne punem la ținuta de bord, secundul tabără asupra filelor rebele. Pentru început taie două manșoane din furtunul pompei din santină, dînd skipperului senzația că-i decupează o halcă din mușchii antebrațului. Meticulos și preocupat îmbracă două stinghii de brad cu aceste manșoane, presează filele și prinde ansamblul în cutie de aramă. Rezultat zero. Scotocește, măsoară și pleacă în tîrg, la tutungiu. Skipperul completează Jurnalul de bord. Își face apariția unul din echipierii iahtului din pupa. Canadian. A zburat din Canada la Atena. Împreună cu alții a închiriat iahtul la Pireu. Azi-noapte motorul n-a putut să-i aducă în port din pricina rafalelor. *Volvopenta* amarinizat, *im-bord ;* motor nu glumă. S-au luptat două ore folosind și randa. Vorbește o franceză stranie, skipperul îl întreabă ce le arată anemometrul de bord ?

— Forța 9 — spune canadianul și ridică din umeri atunci cînd răspunzîndu-i la întrebare, skipperul indică lungimea lui *Hai-Hui*$_2$: 7,40 metri.

Băieții de la bordul celuilalt iaht-charter au închiriat o motocicletă. Un cuplu urcă in șa. Fata ținea o canistră goală de 20 de litri. Pleacă la Karlovasi, traversînd insula, 14 de kilometri dus-întors, să aducă motorină. Expeditivi băieții. Se întoarce secundul dotat de tutungiul binevoitor cu o bucată dintr-o cameră de bicicletă. Furtunul masacrat nemilos are carnea prea groasă și concavă, neputîndu-se mula pe file. Se înlocuiește furtunul cu camera de bicicletă. Dopul este plat, îmbracă ambele file și infiltrația este vizibil redusă. Terminînd cu rolul de marangoz, secundul trece la cel de ceasornicar. Încearcă un bricolaj la ceasul deșteptător. Operația nu reușește. Cu chiu cu vai face să demareze ceasul-brățară fără să poată potrivi ora. Așa că întreabă un privitor cît este ceasul, face diferența între ora reală și ceea ce ne indică ceasul de bord, înainte cu 2 ore și 14 minute și notează diferența în vechiul Caiet de cart. Oricum avem o oră a bordului

atîta vreme cît bietul ceas nu-şi dă duhul pentru totdeauna. Plini de zel ne consacrăm iahtului. Secundul verifică arborada, coase velele sfîşiate verifică şcotele. Skipperul îşi calculează distanţele de marş, întocmeşte planul de drum, completează documentele de bord rămase de izbelişte. La ora13 sîntem gata cu readucerea iahtului la normal. Facem inventarul cambuzei, stabilind că avem rezerve pentru încă 16 zile de navigaţie cu mese normale şi pentru 22 de zile cu mese în regim alimentar mai sever. Cambuza acoperă drumul Ormos Marathokampou-Tomis. Asta dă echipajului un sentiment de uşurare. Benzina ajunge pentru distanţa Cap Hellas-Çanakkale. Planul de drum prevede să se facă etapa Ormos Marathokampou-Canakkale fără escală, dublînd insula Samos prin est, să se urce strîmtoarea Somos cu velele, şi, ferind largul insulelor Chios şi Lesbos să se navigheze spre nord între aceste insule şi Asia Minor unde skipperul presupune că nu va întîlni decît o aripă obosită a lui Meltemi. Orice abatere de la acest plan de drum, în afara forţei majore, se exclude. Nu mai avem nici timp, nici resurse pentru escale hazardate cu toate că pe coasta asiatică sînt porturi încîntătoare ca acel Kuşadasi de unde se ajunge atît de uşor la Efes.

La ora 13.40 pleacă iahtul italian avînd drept echipaj familia skipperului : soţie şi copii mici. Secundul se dedă unui bricolaj de clasă. Coase colţul de şcotă al focului de drum sfîşiat în rafalele trase de pe insula lui Ikar. Atunci cînd migăleşte şi se concentrează, prezenţa skipperului îl inhibă. Aşa că gentlemanul respectiv se înhamă la canistre şi face naveta iaht-cişmea (în ţinută albă), căutînd cu tot dinadinsul să nu se cocîrjeze sub povară şi să dea impresia că recipientele sînt mai curînd pline cu oxigen decît cu apă. Cum secundul apreciază că va avea de lucru încă două ore, cum după amiază este plină de un plictis ucigător, skipperul îşi ia aparatul de fotografiat şi pleacă să exploreze aşezarea, fixîndu-şi drept obiectiv final o biserică cocoţată deasupra localităţii, pe o coastă abruptă, cu tabla de pe turle vopsită în felii de un albastru dulce, odihnitor, alterînd cu felii vopsite în alb, ceea ce dă ansamblului un aer vesel şi jovial. La capătul digului este o parcare unde se-nghesuie maşinile localnicilor şi ale turiştilor europeni unele cu rulotele la pupa. Este

un golfuleț unde copii și femeile pescuiesc stele de mare, golfuleț plin cu bărci de pescuit, apoi fîntîna, apoi *front de mer* dublat de cafenele, un disco-bar, o prăvălie, niște tineri sorb răcoritoare sub un umbrar, apoi cîteva străzile paralele urcă piepteș coasta muntelui, întretăiate de o stradă paralelă cu *front de mer*. Există firme anunțînd tariful pensiunilor, există vile spațioase și skipperul se-ntreabă din ce sursă provin veniturile, poate proprietarii au vii, ori livezi, nu se vede nici o urmă de industrie, gardurile sînt înalte, din piatră legată cu ciment, peste ele se revarsă glicinele, ori crengile rodiilor sau ale măslinilor, zăduful devine de nesuportat; este un pustiu de oameni la această oră a siestei și iată drumeagul săpat în piatră care urcă la biserică. Vegetație săracă. Flori stranii pe tije fibroase, în culori șterse. Skipperul culege un mănunchi spre a-l dărui secundului care avusese ideea stranie să împlinească 37 de ani la bordul unui iaht minuscul, gata să fie făcut arșice de *Meltemi*. Urcușul abrupt în arșița care sufocă respirația este Golgota interioară a skipperului. Aerul este încărcat de arome necunoscute. Ierburi și flori nevăzute pînă aici exală mirosuri aținătoare. Miroase a piatră încinsă și a oțetari, a smochine coapte și a var, cerul este alburiu, de azur rămînînd doar marea care se dezvăluie impudic dincolo de olanele roșii ale acoperișurilor. Cimitirul înghesuit între pietrele abruptului. Biserica ridicată pe o terasă tăiată de tîrnăcop. Casa parohială închisă. Închis lăcașul de rugăciune. O pustietate cu atît mai apăsătoare cu cît prezența omului este marcată de multiplicitatea lucrărilor lui de ziditori. Se vede *Hai-Hui*$_2$. Și marea. Marea de azur care de aici apare ca într-o fotografie artistică în Agfa-color. Marea care ne-a impus Golgota ei, vînturîndu-ne neliniștile pînă în zonele preaadîncului de spaime larvare, acolo unde germinează sămînța panicii și a iraționalului. Marea acestor vacanțe în care coborîrea lui *Hai Hui*$_2$ spre Sud a însemnat experiența de vîrf a skipperului, cu momentele ei dramatice răscolind sedimentele rutinei și ale confortului, răsturnînd ierarhia falselor valori și mediocritatea conformismului, trecînd prin val și vînt demagogia ieftină și psalmii și fumul dens al că-

delniţelor, risipind iluziile şi înstăpînind datele matematice ale realului.

Marea acestor vacanţe care, prin simpla punere în ecuaţie cu universul a restabilit dreptul peremptoriu al proporţiei, delimitînd *realităţile* de *reprezentările* eu-lui de atîtea ori diformate de orgoliu şi grandomanie. Francezii au un proverb excelent : *le mieux est l'ennemi du bien* (mai-binele este duşmanul binelui). Skipperul aşezat pe treapta de marmură a lăcaşului de rugăciune, tăiat de vîntul uscat aromind a ierburi flămînde şi sălbatice îşi spune că binele înseamnă această escală şi că *Hai-Hui*$_2$ a ajuns la limita superioară de efort, dincolo de care începe necunoscutul cu toate riscurile lui. Ascultă liniştea cimitirului gîndind la temeiurile, argumentele şi motivele care, an de an l-au determinat să-i părăsească pe cei dragi şi lunca fermecată a Argeşului pentru a depăşi, vară de vară, hotarul de ape şi lumi atins pînă atunci, ca şi cînd cunoaşterea de sine ar fi mereu sporită cu sporul în sute de mile marine adăugat în *Jurnalul de bord ;* ori încă rămas în necunoscutul din prova iahtului. O urmă de adevăr stă în această lăcomie de univers marin, skipperul şi secundul său descoperindu-şi resurse nebănuite cu fiecare croazieră nouă care-i obligă să-şi reorganizeze forţele interioare, să-şi sondeze rezervele şi să se înoiască spre a se acorda cu esenţa subtilă a spaţiilor străbătute. Se întîmplă ca navigaţia cu vele să fi rămas ceea ce a fost pentru Herodot : un mijloc de cunoaştere, dincolo de superficialitatea vitezei. Avînd în carne ecourile lugubre ale nopţii de sub vîntul insulei Ikaria, bărbatul care s-a părăsit pe sine într-o reculegere adîncă, primind lumina, pacea şi priveliştea ca pe nişte haruri divine şi binefăcătoare, revine la unul din maeştrii iubiţi care, prea tranşant separă FAPTA de OPERĂ, ca şi cînd în ultimă instanţă opera n-ar fi rezultatul unui fapt sau al unui îndelung şir de fapte însumate de eroismul cotidian al stăruinţei. Cînd spui Michelangelo, spui operă, dar spui şi faptă. Hotarul dintre ele este insesizabil, chiar dacă ceea ce a rămas să înfrunte veacurile este opera. Stanley sau Livingstone, Amundsen, Nansen, Columb nu sînt deopotrivă faptă şi operă ? ! Se mai gîndeşte skipperul la singurătatea insului care-şi propune să se realizeze pe sine prin fapta de dincolo de tărîmul obişnuitului, fapta care să

deschidă o breşă în inerţie şi rutină. Şi desigur, îi dă dreptate lui Schopenhauer, atunci cînd acesta afirmă că inferioritatea faptei faţă de operă constă în aceea că fapta este dependentă de ocazii, pe cînd opera nu este dependentă decît de autorul ei, cu toate că şi aici, îşi spune skipperul, nu totdeauna fapta aşteaptă ocazia, dimpotrivă, fapta îşi poate crea singură ocazia şi cadrul care s-o realizeze, aşa cum, modest exemplu, s-a creat *Hai-Hui*$_2$ şi toate faptele de pionierat legate de el.

— Cu un amendament, tinere, spune omul răsărit de nu se ştie unde, aşezîndu-se obosit pe treapta fierbinte de marmură... Să nu rămîi niciodată dator timpului, cu dobînda.

Omul poartă sandale de tip arhaic, un vestmînt aducînd a hemation antic şi skipperul recunoaşte în trăsăturile senine ale chipului, trăsăturile marelui Pythagora, destul de fidel reproduse în portretul-bust care-l reprezintă în squarul din Vathi. Este atît de firesc să-l întîlneşti în Samos, încît surpriza se converteşte într-o sfială plină de curiozitate. Rară personalitate a antichităţii greceşti legată de lumea arhipelagurilor şi a Asiei Minor care să fi stîrnit curiozitatea şi admiraţia skipperului ca bărbatul aşezat bătrîneşte lîngă el, sorindu-se cu beatitudinea aceea profundă a ţăranilor octogenari, ieşiţi la poartă să primească soarele dulce de octombrie, cînd se coc viile la noi, pe Argeş. Este greu să treci de la starea de reculegere şi meditaţie în care te-au exilat întîmplările ultimilor nopţi de navigaţie, la starea de veghe impusă de prezenţa acestui nod de doctrine reformatoare de la care a purces Zamolxe, marele reformator al spiritualităţii strămoşilor tăi. Skipperul încearcă să-i refacă biografia, spre a-l putea aborda, dincolo de ce ştim despre el ca matematician, geometru şi astronom. Este uluitoare posibilitatea de a întîlni un iniţiat în tainele lui Ra, este tulburător şi răscolitor pentru autorul „Vulturului" să-l întîlnească pe fondatorul mişcării spirituale a pythagoreicilor, mişcare încifrată în tot Răsăritul, devenită armă de supravieţuire a acestuia, rezistînd veacurilor pînă în zilele lui Io Mihai Voievodul Magna Valachiei, care, i-a fost închinător, avînd semne de recunoaştere săpate în

obeliscurile și templele Memphisului și Heliopolisului, pe soclul Leului din Pireu, furat de venețieni și instalat în piața San Marco, pe pilaștrii bisericii domnești de la Argeș și la mănăstirea Boiana, pe garda spadei lui Athanaric și pe toiegele inițiaților indieni. Este dintr-odată un frig cosmic, ca și cînd skipperul s-ar fi prăbușit în lumea lăptoasă a genezelor. Iată-l deci pe fiul meșterului Mnesarchos din Samos, care consultînd oracolul din Delphi a aflat că va avea un fiu care se va ridica deasupra tuturor prin frumusețe și înțelepciune. Iată-l pe discipolul lui Anaximendru, la rîndul lui fost elev al lui Thales din Milet. Acest bărbat, căruia nu i se poate da nici o vîrstă, într-atît veacurile i-au mineralizat trăsăturile înnobilate de știința echilibrului și înfrumusețate de cunoaștere, acest bărbat a navigat în Mediterana de est debarcînd în Egipt unde a viețuit 20 de ani, trecînd toate probele inițierii și urcîndu-i toate ierarhiile, pînă la cea supremă, de inițiat în tainele zeului-soare : Ra. Acolo și-a dobîndit celebritatea care i-a permis să-i însoțească pe cuceritorii pești, cunoscîndu-le reformatorul, pe Zoroastru. Aici a dobîndit știința astrelor și intransigența moralei ascetice. Urmîndu-i în India pe aceeași perși, îl întîlnește pe Budha. Ciclul inițierii se închide, ca și aria viitoare a stăpînirii lui spirituale, care, prin Zamolxe va atinge limitele nordice ale regatului burebistan, iar prin migratori, Scandinavia și țărmurile vestice ale Europei. Zoroastru-Budha-Pythagora-Zamolxe, istoria spirituală a Răsăritului are consistența dură a gresiei. Misterele ei încheagă skipperul în crisalida impenetrabilă a ignoranței. Vreau să știu, țipă disperat conștiința lui trează.

— Prea tîrziu, rostește bătrînul suspectat de a fi Pythagora, într-o limbă mai veche decît franca, mai veche decît daco-romana, nefiind nici greaca.

De cîte ori, cu aceeași disperare a conștiinței lui lucide n-a auzit skipperul această sentință implacabilă :

— Prea tîrziu !

Ce imensă bogăție în cunoaștere, ce imensă bogăție în exercitarea libertății plenare, ce imense resurse ale inițiativei risipite, ce tezaur în ani niciodată de recuperat, ce imensă grămadă de zile și de nopți pe-alături de adevărul de sine : Zoroastru-Bhuda-Pythagora-Zamolxe ;

patru ipostaze ale recunstrucției conștiinței umane și sentimentul disperat al neparticipării, al respingerii, pentru că, ce altceva decît respingere este acest :

— „Prea tîrziu" și acest „Să nu rămîi niciodată dator timpului, ca dobînda."

Nu se știe pentru ce și pentru cine este prea tîrziu ? Pentru zilele și lunile și anii skipperului de bîjbîială prin istorie, pentru opera spirituală a lui Pythagora rămasă în vreme ca o treaptă a cunoașterii devenită fosilă, pentru noi cei de astăzi, pentru ei, cei de ieri, pentru noi toți amenințați de nu se știe ce capriciu al calculatoarelor și de nu se știe ce istorie paranoică a puterii, ori poate mult mai simplu este prea tîrziu să legăm acum și aici o discuție care s-a lungit și așa de peste 2 500 de ani, cînd iată, s-au pornit rafalele dinspre muntele Kerkis. *Hai-Hui* 2 își leagănă catargul chemîndu-l la bord pe bărbatul abandonat sinelui și bătrînul păstor de capre își leagă șiretul bocancului, îngînînd un cîntec tărăgănat, nici trist, nici vesel.

Skipperul coboară abruptul pe sub ramurile smochinilor trecute peste gardurile în spatele cărora domnește tăcerea siestei. Secundul a pregătit iahtul de marș. Are loc cea mai stînjenitoare scenă care poate interveni între doi bărbați obișnuiți să acționeze sincron, în așa fel încît prea arareori au conștiința existenței distincte a celuilalt. Skipperul înmînează secundului buchetul de flori sălbatice și-i mulțumește pentru prezența, tenacitatea și eficiența lui la bord. Se pare că trecînd peste noaptea ikariană, secundul are toate șansele să-și serbeze a o suta aniversare, cu condiția să se țină de jurămîntul făcut odată cu skipperul : Nu vor mai ieși în mare, nici măcar să pescuiască guvizi ! Se trece peste momentul solemn.

Se înserează.

Pe *front de mèr* a ieșit lumea la plimbare. Un autobuz debarcă membrii unei fanfare. Este doar duminică și lumea din Ormos Marathokampou se distrează. Băieții din fanfară sînt tineri, poartă cămăși și pantaloni cu vipușcă albastră, se așează în formație și spațiul pînă atunci somnolent se umple de sunetele vioaie ale alămurilor.

Muzica de fanfară pune stăpînire pe Ormos Marathokampou.

Perechi, perechi apar pe mol să privească iahturile şi marea.

Întotdeauna duminicile urbane creează skipperului o stare ciudată de suspendare deasupra timpului. De pauză de timp.

— Dacă plecăm acum, cîştigăm 20 de mile, spune skipperul, copleşit în mod inexplicabil de atmosfera duminicii samiene cu fanfară şi Pythagora, cu fete tinere şi băieţi plimbîndu-se pe dig.

— Pleacă şi iahturile din pupa, spune secundul.

— Echiparea pentru cart de noapte, pregăteşte felinarul şi, la drum !

Skipperul nu vrea ca amintirile ultimei nopţi de sub Ikaria să se sedimenteze. Nu vrea ca pretextele rămînerii la adăpost să devină argumente. Nu vrea să adîncească momentul întîlnirii cu Pythagora.

Înserarea este scurtă. Noaptea cade neagră, sfîşiată de rafalele care ne îndeasă în cheu. Se ridică velele. Orice încercare de manevră cu vele este ratată brutal. Secundul ia o terţarolă la randă şi înlocuieşte focul de drum cu interul. Cîţiva băieţi încearcă să ne împingă la larg, ca abătînd sub vînt să putem manevra. Rafalele sînt mai puternice decît eforturile noastre, conjugate cu ale lor. Cineva din întuneric ne interpelează într-o română clară, pe ton agresiv şi nu tocmai politicos. Probabil vreun urmaş al armatorilor naţionalizaţi, sau ai vechililor de moşie, ori ai vreunui arhimandrid expropriat în vremea lui Cuza Vodă.

— Să pornesc motorul, spuse secundul.

— Porneşte-l, scrîşneşte skipperul, căruia rafalele îi retează tentativa de manevră spectaculoasă.

Bătrînul şi hodorogitul nostru *Veterock* înţelege situaţia. Porneşte strănutînd, dar porneşte. Este suficient doar un pic de acceleraţie, atît cît să ne îndepărtăm de cheu şi virînd uşor, focul să prindă rafala care ne pune pe drum cu 10 noduri pe loch.

Barja, cheul, coboară în siaj.

Rămîn în siaj luminile portului.

Doar sunetele alămurilor purtate de rafale ne ajung din pupa şi plutesc o clipă, peste iaht, stingîndu-se apoi în luciul înspumat al mării care-şi ţese întrebările dincolo de etravă.

— Să fi fost totuşi Pythagora ?

6 zile şi 6 nopţi

Ziua întîia. Pe hartă drumul lui *Hai-Hui* 2 între Ormos Marathokampou şi extremul est al insulei Samos, capul Kavos Katsouni, nu pune nici o problemă deosebită pentru echipaj. Primind vîntul ori rafalele de la travers şi din babord, ori din pupa cum le primim acum, va trebui să ţinem cont că acest drum se compune din trei tronsoane : primul orientat spre sud-sud-est ne va duce pînă la insuliţa monahală Semiopoula ; al doilea, vest-est va dubla intrîndul extrem sudic al Samosului, al treilea, de la travers Asprokavos la Kavos Katsouni orientat est-nord-est va dubla restul insulei şi ne va urca în strîmtoarea Samos, scoţîndu-ne între insulă şi Asia Mică în marele golf Kuşadasi sau Skalanova cum îi spun grecii.

Intrat în cart la ora 21 skipperul constată că lungimea unei rafale în golful Marathokampou este în jur de 3 mile, că rafala se simte venind şi că viteza medie per total, în rafale şi pauzele dintre ele este de 5 noduri, aproape la jumătatea vitezei realizată în rafalele de sub Ikaria. La ora 23.35 o rafală mai deşuchiată rupe balansina ghiului, punînd la încercare cusăturile randei. De cum ajungem la traversul insulei Semiopoula rafalele încetează, se instaurează calmul plat şi iahtul devine jucăria curenţilor anarhici care ba îl apropie de stînci, ba îl depărtează, punînd la încercare nervii omului de la eche. Skipperul se ambiţionează să prindă cel mai mic răsuflet al insulei monahale spre a o dubla. Se vede

treaba că insula este dosită în așa fel încît rafalele să nu tulbure somnul preacuvioșilor. Se cîștigă fiecare jumătate de cablu cu sudoarea frunții, godilînd puternic, strîngînd respirația ușoară a mării pînă cînd, dincolo de ora 0 se trece cartul secundului.

Luni 12 august în zori iahtul *Hai-Hui 2* se luptă să dubleze cap Asprokavos. Se pare că am intrat în regimul de vînt neinfluențat de prezența lui Meltemi. Adică brize normale separate de calmurile plate care preced schimbarea lor, poate asezonate cu vînturi de cădere moderate. Secundul armează dubla fungii focului în chip de balastină, restabilind echilibrul ghiului. Orele trec în plictisul derivei și în nervii pricinuiți de prezența unui anafor care, implacabil, ne rotește spre coasta stîncoasă, anulînd plăcerea de a savura peisajul solemn al acestei părți plină de istorie de pe coasta Samosului, de fapt coasta golfului Tiganion, concentrînd viața palpitantă a Samosului antic. Iată că se înscrie în Caietul de cart un alt fenomen notabil. Există un curent circular și nu contracurent, poate venind din strîmtoarea Samos, care izbindu-se frontal produce valuri mari și haotice. Apoi, spre orele 11 se ridică vîntul. De fapt se pornesc rafalele coborîte pe versantul estic al muntelui Ampelos, forța lor este de cel puțin 7, golful se montează rapid și la orele 12 dansăm bine, neputînd ține est-nord-estul. Sîntem obligați să punem prova pe Asia Mică și anume pe cap Dip, terminalul unei peninsule intrată mult în mare, dominată de munții Çan înalți de 1 229 metri, munți care trimit și ei în golf rafalele de rigoare. Prinși între două focuri, evoluăm mediocru. Este clar că nu putem urca spre strîmtoarea Samos decît în volte. Este și mai clar că ce cîștigăm în bordul babord, pierdem în bordul tribord, adică bordul care ne apropie de continent. Spre a cîștiga înspre strîmtoare, este nevoie să ne apropiem mult de coasta turcească, ceea ce facem cu mult entuziasm pilotînd „drept așa", pînă cînd vedem bolovanii curgînd pe sub chilă. Coasta turcească are o porțiune colinară, golfuri foarte adînci și întortocheate, un sătuc pitit într-o denivelare și cîteva caice adăpostite în meandre amărate cu diguri minuscule. Cerul s-a făcut vinețiu. Skipperul și secundul stau cucuvea în cockpit, secundul

gata de manevră la şcota focului, cîteva iahturi mari ies din Pythagorion, fac cîteva volte, apoi renunţă în afară de unul singur care se apropie cam la o jumătate de milă de zona în care *Hai-Hui* 2 încălzeşte apa golfului. Vîntul s-a stabilizat din E-N.E. adică exact din gura strîmtorii. Hotărît, sîntem într-o aripă mai blîndă a lui Meltemi. Avem de urcat 6 mile de coastă asiatică, la nord de vărsarea Menderesului Mare în strîmtoarea Eronda. Ceea ce şi facem cu ardoare, cîştigînd la fiecare voltă mai puţin de o jumătate de milă.

Hotărît, locurile sînt un paradis al iahtingului şi skipperul care le ignoră se poate considera un nefericit. Tot hîţînîndu-se de colo, colo, proferînd injurii şi necuviinţe la adresa lui Posseidon, echipajul are plăcerea ultimă să vadă născîndu-se un deferlant, crescînd rapid în babord, venind năpraznic spre iaht şi avînd umorul negru să se spargă exact deasupra cockpitului.

— Posseidon, plăcerea este de partea noastră, mîrîie cei saramuraţi, făcîndu-i sîc zeului.

La 15.10 Constanţa-România ni se pare la capătul celălalt al pămîntului.

La 16.15 constatăm că orice manevră, fie că lungim bordul din care vîntul dă, pînă la mijlocul golfului, fie că-l scurtăm, nu duce nici la o milă nord de cap Dip. Avem bucuria să stabilim că în pofida valurilor scurte şi puternice care ne izbesc dinaintea traversului, infiltraţia din santină s-a diminuat cu 2 găleţi la 15 minute, ceea ce este o consolare. Pe nesimţite şi pe nevăzute se infiltrează gîndul că vom fi sortiţi pe veci să executăm volte în acest cazan al Satanei. Notaţie în *Caietul de cart* la orele 16.18 : „Calvarul, Purgatoriul, Penitenţa, totul aici la bord".

Iată că iahtul care se canoneşte ca şi noi la o jumătate de milă în prova, adoptă alura cu ghiul strîns în ax, bandîndu-se periculos, cu catargul înclinat sub 45°, Skipperul preia echea „Fie ce-o fi", îşi spune, raţiunea şoptindu-i că ce poate face un iaht ieşit dintr-un şantier specializat, cu atenţia dublată, poate face şi *Hai-Hui* 2. Secundul strînge interul cu vinciul. Skipperul aduce ghiul în

ax. *Hai-Hui 2* se bandează spectaculos. Valurile trec peste punte, urcînd la încastrarea acesteia cu sparge valul. Navigăm ca la curse, dînd prilej secundului să scoată apa adunată în tribord. Alură superbă. Pe loch cînd 8, cînd 10 noduri. Ţîşnim direct spre gura strîmtorii Samos. Pe măsură ce urcăm, păstrăm alura cu vînt strîns aproape cu vînt de bulină, demonstrîndu-ne nouă înşine ce putem încă să-i cerem lui *Hai-Hui 2*. Dublăm întreaga peninsulă dominată de munţii Çan. Iată insula Abanoz, cu farul ei, cu vegetaţia săracă, un petec de lut împărţind în două strîmtoarea Samos. Dacă este bal, bal să fie. Strîngînd vîntul la refuz, *Hai-Hui 2* se avîntă în şenalul îngust dintre insulă şi coasta asiatică.

Urcăm în vînt cu aceleaşi 8 noduri pe loch.

Ieşim în strîmtoare, dublăm capul Grias Pothia, iată Possidonio, (unde naiba a debarcat căpităneasa Xenia) dublăm şi Posseidon, sîntem la travers de Kavos Katsouni, adică am ajuns unde ne-am propus să ajungem la capătul acestei prime etape a marşului Ormos Marathokampou-Çanakkale, coasta extrem estică a insulei Samos începe să rămînă în pupa babord, vîntul suflă moderat, am ieşit din anaforul care ne-a amărît viaţa la coborîrea spre sud, este soare, Samosul ne trimite efluvii de mirt şi răşină fierbinte şi la ora 17.40 se notează în Caietul de cart, traversul la cap Presso din extremul nord-est al Samosului şi faptul că începe etapa a II-a a marşului spre Çanakkale.

Skiperul are gustul magnificului. Ultimele 110 minute au fost magnifice.

110 minute de navigaţie magnifică, cu ghiul tras în ax şi cu o puzderie de stropi săraţi spălîndu-i retina. Rezultatul ? De două ori magnific. Skipperul citeşte şi scrie fără ochelari. Nu face nici un fel de supoziţie. Nu avansează nici o ipoteză. Constată. Scrie şi citeşte fără ochelari. Fenomenul va dura trei zile.

Noaptea de 12 spre 13 august este una a meditaţiei şi a probelor de mucenicie prin răbdare. Adică o briză mincinoasă şi un anafor de vînt ne tot sucesc după cîrmă

la cea mai mică neatenţie care scapă iahtul de sub control. Aproape că tînjim după rafale. Măcar ştiam o socoteală. Marea este de ulei, plutim în golful Kuşadasi avînd în tribord coasta Asiei Mici urcînd spre nord-nord-vest, adică spre Chios — insula terebentului de care, în sud, o desparte strîmtoarea Chios nu mai largă de 4 mile. Cam 52 de mile, cu 3 noduri, mai bine de 17 ore de navigaţie în condiţii optime de vînt. Deocamdată admirăm coasta turcească şi trecînd pe Harta nr. 33 „Partea de nord a Mării Egee" scara 1 : 500.000 se constată că nici una din localităţile de la uscat, bine luminate şi perfect reperabile, nu este trecută pe această hartă, şi că, în consecinţă, va fi nevoie de fler spre a face un punct estimat — observat în navigaţia costieră care ne aşteaptă. Noapte fără istorie. Carturile se rotesc din două în două ore. Peiesaj nocturn feeric. Orice încercare de a stabili punctul cu repere de la uscat, se ratează din faşă.

Ziau a doua. Radioasă, dar la bord nu se poate face plajă. Vîntul atît cît este, taie adînc. La ora 8.45 sîntem în baia Lebedos pe care o explorăm navigînd blînd spre coasta ei uitată de lume într-o pustietate absolută. Ceea ce face farmecul acestui fel de a naviga costier, foarte apropiat de turismul nautic este peisajul sălbatec, de o măreţie intraductibilă prin cuvinte. Mare şi munte, cer, păsări marine şi linişte. Linişte atotcuprinzătoare, linişte în fara timpului, linişte şi atît. La 10.15 se ridică briza şi dublăm de foarte aproape insuliţa pustie Doganbey, cu farul ei nepăzit, nici el trecut pe brava noastră hartă. Se constată cu tristeţe că lochul minte cu nerusinare, adăugînd încă o necunoscută în calculul punctului ruina de ceas care mai există la bord făcînd halte de ajustare după ţîfne şi capricii la voia bunului său plac. Însumînd mijloacele de navigaţie ale skipperului, lucrurile stau jalnic. Harta la scară prea mică nu are trecute localităţile mici şi mijlocii, nici alte repere de navigaţie. Lochul, pe lîngă faptul că minte, se blochează la viteza sub 3 noduri. Ceas ioc. Compasul de navigaţie înlocuit cu compasul de relevment fixat îndoielnic în axul longitudinal al navei. Lucrurile ar părea dramatice ; dacă n-ar interveni raţiunea şi umorul. Ce plictiseală cînd toate merg uns. Ce

dacă vom confunda un cap Korka cu alt cap situat la 5 mile mai la sud, ori la nord, cu toate că la confruntarea hărții cu relieful coastei skipperul nu se dă bătut, iar noaptea contează pe prudență și pe ochii de radar ai secundului ? !

Necazul este că vîntul bate din prova, are forța 5/6 și ne obligă iarăși la volte. Bate atît de constant, încît skipperul calculează 6 volte care să ne ducă de la insulița Doganbey la capul Koraka care închide golful Sîgacik. Iată că am trecut din lumea egeeană a arhipelagurilor, sub coasta Asiei Minor, poate că și lumina este alta, poate că și cerul este altul, cum neîndoios altele sînt zeitățile care domină universul spiritual al locurilor. Cart 2 ore, odihnă 2 ore, masa de prînz : supă din plic, conservă, pezmeți și de la capăt. La 15.25 după un șir de volte care ne-au apropiat și ne-au depărtat de coasta reproducînd peisaje dintr-un film fantastic, canioane de o pustietate absolută căzînd în mare, construcții din stîncă imaginînd grote și portaluri enorme, cupole și turle uriașe, ne aflăm la traversul Kanaka, cel mai ieșit în mare din palmeta trilobată a peninsulei dominată de muntele Kîrandag. Hulă mare. Vînt ecranat. Dans morbid, canon, mizerie și bucuria ca într-o oră să nu scoatem decît 3 găleți de apă. Cu o răbdare infinită, secundul scoate iahtul la larg. Prinde vîntul scăpat pe deasupra celor trei cocoașe distincte ale muntelui. În lumina albastră a după-amiezii vedem Chiosul. O pată de culoare, un abur străveziu închizînd orizontul spre N.V. Cînd începe să însereze, venim spre coastă. În situația noastră este cel mai sigur reper de navigație.

Noaptea de 13 spre 14 august se petrece executînd volte în lungul coastei Anatoliei. Urcăm greu între cap Kavak și baia Egrilet Limani în fundul căreia sclipesc luminile unei localități. Poate fi Apaciafi situată în interiorul fălcii de rechin care închide la nord golful Ildir. Ceșmè nu poate fi departe. Sîntem pe terenul inconsistent al supozițiilor. Spre zori intrăm în universul iubit de unul din pictorii apreciați la bord : Turner. Sîntem la ceasul lui Turner, ceasul lui Courbet nebătînd decît peste patru zile, în largul insulei Bozcaada. Adică o pîclă ușoară, un văl fluid și eterat îndulcește contururile dure ale coastei

înalte, lăsînd să se întrevadă desenul ţărmului şi silueta unei şalupe de pescuit care-şi întinde plasele. Predomină tenurile de gri, de la cele dense la cele perlate, de la cele străvezii la cele de consistenţa catifelei. Zgomotele se resorb în această lume a gris-urilor, căzînd moi în marea de ulei. Îţi trebuieşte o bună doză de luciditate să te împotriveşti halucinatoriului. Se ţese peste mare şi uscat o vrajă spăimoasă. Ai senzaţia căderii într-un spaţiu nedefinibil prin mijloace obişnuite. A unei extrapolări într-un alt univers căruia nu i se poate stabili identitatea. Clipa de vrajă se întrerupe brutal de către echipajul lui *Hai-Hui* 2 care cere şalupei prin portavoce electrică să indice localitatea Ceşme. Şalupa virează de bord. Se apropie. Pescarii sînt binevoitori. Ne indică direcţia coastei şi ridică de două ori mîinile cu degetele răşchirate. Poate spun 20 de kilometri. Măsurătoarea la hartă spune 12 mile. Ştim cu aproximaţie unde ne găsim, consultarea pescarilor neştirbind cu nimic statutul nostru de navigatori. Pe urmă răsare soarele şi reîntîlnim ori aripa estică a lui Meltemi, ori vînturile tari coborîte din podişul Anatoliei, cunoscute de skipper din croaziera auto cu care a deschis acest periplu egeean.

Ziua a treia poartă data de 14 august. Este o zi de navigaţie în vînt de forţa 6/7 din N-N.E. în care dublăm insula Chios din a doua treime a golfului Kalamotis pînă dincolo de extremitatea ei nordică, la o milă în traversul capului Karaburun cunoscut din cartea „Croazieră contra cronometru". Navigaţie în condiţii dure care slăbesc bricolajul secundului, barca făcînd iarăşi apă în cantităţi îngrijorătoare.

La ora 7.30 avem în prova coasta sud-estică a Chiosului. Punem prova pe localitatea Lilikas, socotind că ne vor trebui patru volte să putem dubla insula Pasparga situată între extremitatea vestică a continentului şi cea estică a Chiosului, o urmă din pămîntul care s-a fracturat cîndva aici, lăsînd loc mării. Numai atunci cînd navighezi între Asia Minor şi insulele greceşti care o dublează poţi înţelege drama cumplită a uscatului în luptă cu seismele şi marea. Se notează faptul. Nu se aprofundează din lipsă

de dispoziție. Vîntul și-a reluat lucrarea răuvoitoare. Apele strîmtorii Chios s-au învolburat. Strîngem vîntul și skipperul îșI făgăduiește 6 ore de stat la eche, secundul fiind ocupat cu treburile domestice.

La orele 8.10 în prova noastră evoluează o superbă navă-școală cu 4 arbori. Nava nu poartă pavilion, punțile sînt pustii, velele strînse pe vergi. Ciudat pentru o navă-școală. Ne dublează din prova, apoi o pierdem din vedere fiind ocupați cu manevra. Se adoptă o tactică vădit eficientă. Ne apropiem de Chios pînă la limita zonei ecranate, facem volta și urcăm fest spre coasta anatoliană după aceiași rețetă. Peisajul pînă atunci pustiu se umanizează prin prezența localităților de pe coasta estică a insulei. Atît de distincte, încît dublînd harta de navigație pustie de ele cu harta turistică a Chiosului, le identificăm ușor, spre marea satisfacție a navigatorului. Ne sîcîie faptul că din jumătate în jumătate de oră secundul este obligat să scoasă 4-5 găleți de apă din santină. La ora 9.30 (vîntul s-a stabilit la forța 7) mincinosul bordului, lochul, indică 4469,9 Mm și o viteză de 4 Nd, starea mării este 4/5 și *Hai-Hui* 2 se află la extremitatea nordică a golfului Ormos Megas Limionas, face volta lăsînd în pupa Aq. Ermione și urcă spre Ceșmè, dublînd insula Pasparga bătută de valuri ca în picturile lui Courbet. Aici se deschide o paranteză scurtă. Nu-i poți evita pe Turner și Courbet ; pe Jongkid și Signac, acel admirabil Signac, gură mare și mutră de marinar breton, navigator pasionat la care mereu ne întorcem în cărțile cu *Hai-Hui* 2 sau pe Dominique Peyronnet, bordelezul care a făcut din mare, tema fundamentală a picturii sale, dincolo de modă, sau pe Sisley și Manet, sau pe Jack London, Conrad, Stevenson, Herman Melville, Pierre Loti și Jhon Masefield pentru că — pictori și sciitori — să nu-l uităm pe îndrăgostitul de mare și tragicul Baudelaire :

„Om liber, totdeauna iubi-vei vasta mare,
Oglinda ta ! În valul ce pururi îl repezi
Spre țărmuri, te contempli, și-n infinit străvezi
Aceleași răzvrătite și vii vîltori amare...“

pictori și scriitori au găsit în mare, nu o temă, ci un mijloc de a fi ei înșiși. Se închide paranteza. Vîntul biciuie turnul cenușiu al farului. Cohorte de valuri purtînd panașe de spumă albă bat mugind în stînca fumurie a insulei. Vîntul cîștigă peste zi ceea ce a pierdut azi noapte. Domină uscatul, cerul și marea. Măsurat pe hartă, la fiecare două borduri lungi cam de 4 Mm, cîștigăm în distanță 5 mile. Ne trebuiesc zece volte duble ca să parcurgem distanța dintre Ceșmè-cap Karaburun. De altfel, peste puțin vom pune prova pe portul Chios, ceea ce înseamnă că intrăm în ape cunoscute și că, de fapt, am încheiat partea necunoscută a croazierei. Asta pe hîrtie. Pentru că, Meltemi, ivit ca dintr-o turbincă fără fund a zeului Eol, ne va demonstra că în materie de vînturi, trebuie să fii cel puțin tot atît de prudent ca în materie de femei, dacă nu cumva cu un spor substanțial pentru cele dintîi care fiind ambigene...

La ora 12.40 sîntem la o milă de portul Chios și ținem prova pe fortificațiile din partea lui nord-estică. Vedem limpede cheul de la Vondrados, zidurile monastirii Panagias Mirtidiotissis, munții de piatră cu canioanele lor violacee, dar ce departe sînt condițiile în care navigăm astăzi de cele în care am navigat în croaziera contra cronometru ?! Strîmtoarea Chios și golful Ildîr, insulița Karaada și peninsula Karaburn, gresiile munților și apele oțelii sînt biciuite nemilos de vîntul acesta aspru și sec pe care-l auzi cum polizează stîncile, transformînd pulberile răzuite în miriade de alice zgrunțuroase cu care împușcă cerul și marea, înfigîndu-ni-le în pielea tăbăcită a feții, rănindu-ne retina, ciufulind lîna albă a berbecilor care se aleargă în turme pe tot întinsul strîmtorii. Există un moment psihologic limită, de fapt, o capcană întinsă sinelui conștient de sinele larvar și instinctual, moment limită și capcană care se însumează într-un raționament cu aparențe respectabile și convingătoare. Adică vîntul poros, șfichiuitor și valul care izbește în coca făcînd-o să bubuie funebru, lumina oțelie, oboseala, lungimea monotonă a voltelor, sentimentul abia conturat al nerăbdării de a ajunge, anulat mereu de potrivnicia elementelor, se transformă într-o dorință tainică de a curma hîțîiala pe valuri și a intra în portul

pe care-l ştim confortabil, la adăpost de vîntul dominant. Imagini feerice rămase din croaziera precedentă îşi încearcă forţa de seducţie, bîntuind skipperul mahmur. O singură schimbare de bord... O simplă apăsare pe eche... Skipperul ştie că dacă cedează, se autoanulează. S-ar putea ca mîine vîntul să fie mai puternic decît astăzi. S-ar putea ca mîine vîntul să numai fie deloc. Şi încă cîte lucruri nu s-ar putea întîmpla cedînd tentaţiei de a intra în portul terebintului ? Este şi tentaţia escalei un cîntec al sirenelor. Şi este în refuzul ei, dincolo de rigoarea raţionamentului, un strop de demnitate a bărbăţiei. Aşa că menţinem neabătut planul de drum, trecînd prin pupa navelor *Seahawk* şi *Monrovia*. Facem volta la cîteva cabluri travers de Vrondados şi ţinînd pe 70° navigăm pînă sub coasta pustie a insulei Karaada, văzînd pe continent o aşezare organizată milităreşte, adică în caroiajul unor străzi perfect rectangulare, perpendiculare unele pe altele şi clădirile aliniate la aceeaşi înălţime, tipizate riguros. Cum apa îşi schimbă culoarea într-un verde mîlos, schimbăm de bord punînd prova pe extremitatea sud-estică a insulei extrem estice din mini arhipelagul Inusa. Ca prin farmec încetează rafalele, se domolesc valurile, se confirmă oportunitatea rezistenţei la tentaţia escalei şi se reîntorc la bord condiţiile benefice de turism nautic, nu fără să stimuleze păcătosul obicei al skipperului, acela de a mormăi nemulţumit, cu toate că marea este de safir lichid şi cerul dintr-odată diafan, risipeşte zeieşte în înalturi. Skipperul mormăie urmărind lochul care scade de la 8 la 7 noduri. Se vrea la nord de Inusa, în largul strîmtorii Egri Liman şi mai exact se vrea dincolo de capul Karaburn în drum spre Lesbos. Cum la bord sînt întrunite toate condiţiile unei navigaţii de plăcere, secundul părăseşte echea pentru a se dedica unei foarte laborioase lucrări de croitorie. Anume, îşi sfîşie blugii „străini cu cuţitoiul de vînătoare şi după ce-i transformă în fîşii, îi coase meticulos în forma unor fitile care vor servi la armarea lămpaşelor noastre de căruţă. Este ora 14.45. Dinspre nord ne dublează un iaht sub pavilion turcesc care ne salută cu sirena. Navighează sub două focuri şi, desigur, folosind motorul. Ne facem semne amicale. Apoi rămînem din

nou singuri pe întinsul ochiului de mare dintre peninsula Karabúrun şi Chios. Aceeaşi pustietate îmblînzită ici, colo de aşezări izolate, bîntuite parcă de o tristeţe fără lecuire. Munte abrupt, roşcat, căzut în mare, coasta zimţată, ici-colo cîteva case, stînci, marea, cerul şi în babord Chiosul, vîrful Oros albastru violet şi Pelineon-Oros într-o ceaţă străvezie şi bucuria adîncă de a naviga cu vele.

La 14.45 sîntem în punctul de coordonate 38°31′ latitudine nordică şi 26°19′ longitudine estică, înscriind în *Jurnalul de bord* a doua victorie a zilei. Ieşirea în strîmtoarea Egri Liman. Cum plutirea este blîndă, cerul duios şi marea abia încreţită, secundul se transformă în velar. Coboară randa sfîşiată de crucetă într-o rafală mai dură şi o coase meticulos şi exact. Privită îndeaproape această velă principală a garderobei noastre arată destul de ponosită. A trecut prin încercări grele şi nu ştim încă ce ne aşteaptă dincolo de calmul idilic în care ne bălăcim. Pompa de santină îşi demonstrează eficienţa. În nici 5 minute deversăm peste bord trei găleţi de apă. Hîţîiala de astăzi, alura cu vînt strîns şi valul din prova a slăbit bricolajul secundului, lăsînd loc înfiltraţiei suculente. Este evident, capul Karaburun ne ecranează total. Părăsim intenţia de a-l dubla îndeaproape şi ne lăsăm spre NNV astfel încît să ieşim de sub protecţia lui şi să prindem vîntul pe care-l bănuim bîntuind largul.

La 18.20 cade a treia tentativă de a dubla cap Karaburun. Sîntem la 7 Mm, nord de insulele Inusa şi la 3 Mm în largul capului Karaburun cînd intrăm într-un anafor imens, rotindu-şi apele între această peninsulă care veghează partea sudică a golfului Izmir şi partea nordică a insulei Chios. Asistăm neputincioşi cum prova abate lin şi cum fixîndu-se pe Inusa, iahtul derivează uşor spre insulă. Este a nu se ştie cîta lecţie pe care ne-o serveşte marea în general şi Egeea în special. Pauperitatea noastră în combustibil şi rezervoare, lipsa de îngrijire atentă a motorului sînt amendate sever şi numai antrenamentul echipajului, disciplina şi modul filozofic în care s-a adaptat la ritmul navigaţiei cu vele şi la condiţiile acestor mări estice bîntuite de toate capriciile mult prea răzgîiatului Eol, fac ca atmosfera bordului, ritmul de viaţă şi pla-

nul de drum să fie mereu la linia de plutire şi pe chilă dreaptă.

Îţi trebuiesc nervi tari să asişti neputincios la această derivă lentă care te întoarce cele cîteva mile cîştigate cu sudoare, cu un ceas mai devreme. Velele atîrnă lamentabil, *Hai-Hui* 2 insensibil la cîrmă nu se mai supune skipperului, înserarea se bănuieşte în culorile mai nuanţate care înfăşoară piscurile Chiosului cu lungi eşarfe din voal violet.

Apoi se întîmplă fenomenul atît de familiar acestor locuri.

Rafala.

Rafala puternică venită din senin şi din N-NE, transformată în gren, care-l catapultează pe secund la prova unde înlocuieşte focul de drum cu interul, ca după schimbare să ia o terţarolă la randă. Iahtul se bandează, apa foşneşte, auzim etrava despicînd-o, vedem siajul însemnînd pentru o clipă trecerea noastră prin această lume egeeană şi punem prova pe cap Maleas sau Agrilia, extremitatea sud-estică a insulei Lesbos, însemnînd încă o dată în documentele de bord ţîfnele şi lipsa de stabilitate a fenomenului vînt termic în acest anotimp şi în această regiune aflată sub tutela munţilor înalţi şi pleşuvi.

Cum cade întunericul microuniversul care ne înconjoară îşi schimbă înfăţişarea. Singurul reper de referinţă : cerul înstelat. Oricît de bună memorie vizuală ar avea velistul de croazieră, îi este imposibil să reţină zecile şi sutele de forme de relief de la uscat, caracteristicile specifice ale zecilor de localităţi iluminate noaptea, orientarea şi stabilirea punctului rămîn în sarcina unui navigator care treaba asta o face la bord şi echipajul lui *Hai-Hui* 2 se străduieşte cu osîrdie ca rafalele care se succed în ritm susţinut să nu abată iahtul de la drum, ceea ce şi reuşeşte astfel că :

Joi 15 august 1985 în a patra zi de navigaţie, la orele 1.15 ne găsim la traversul capului Maleas şi vedem perfect în prova-babord oraşul- port Mytilene, lucru care ne dă o stare suculentă de confort interior, ceea ce nu este rău, cu toate că mai avem în prova o porţie de Egee destul de greu de înghiţit. Noaptea, cîtă a mai rămas, se scurge

monoton, urcînd pe 90° cam pe mijlocul strîmtorii Mytilene astfel că vedem luminile localităţilor de pe coasta Asiei Mici şi, deopotrivă pe ale celor din insula Lesbos. Cînd vîntul cade net la ora 8.35 lăsîndu-ne la sud de capul Akrio Tsakmaki în punctul estimat-observat de 39°10′ latitudine nordică şi 26°26' longitudine estică, skipperul îşi spune că a scăpat de Meltemi, sau ca Meltemi şi-a luat permisia lui scurtă de 3 zile după două săptămîni de osteneală pe coclaurile egeene, urcarea spre cap Baba şi de acolo la Dardanele rămînînd pe seama vînturilor termice, deci în seama brizelor.

Oricît de capricioase ar fi brizele, numai pronunţîndu-le numele simţi cum întreaga ta fiinţă se umple de o tandră şi duioasă nostalgie estivală. Deci, să ne prăjim la soare şi să aşteptăm briza de zi pe care-o ştim din croaziera precedentă destul de punctuală şi zglobie. Pînă cînd se ridică, nu este rău să speculăm adierile rătăcitoare şi abia încreţind faţa lucie a mării, să dublăm capul Akrio Korakas şi, cum cunoaştem partea nordică a insulei Lesbos, să traversăm braţul de mare care desparte insula de continent şi să vedem cum arată coasta asiatică între punctul în care şoseaua Troia-Ayvacik-Ilicic atinge coasta şi cap Baba. Pînă cînd vom fi în stare să ne urnim, trecem la program la sac. Nu ne-am dezbrăcat de patru zile şi patru nopţi. Nu ne-am spălat şi bărbierit tot de atîta vreme. Deliciul curăţeniei corporale se prelungeşte pînă la ora 11.05 cînd o adiere slabă mîngîie velele. Se speculează adierea care ne poartă la nord de cap Akrio Faros. Sărind zglobiu peste 100 de mile marine, skipperul întocmeşte sîrguincios planificarea escalei de la Gelibolu. Cît timp pentru o convorbire telefonică, cît pentru plinul de apă, pentru a cumpăra pîine şi nişte zarzavaturi, apoi întocmeşte planul de drum pînă la Istanbul şi la 13.30 constată cu tristeţe că abia s-a dublat cap Akrio Korakas şi că se poate ţine un drum de 360° urcînd direct spre cap Kudîrga, astfel încît să se satisfacă zelul turistic al echipajului. Cum briza este blîndă, cum fitilele din material de blugi n-au dat rezultatele scontate, secundul meştereşte alte fitile, sacrificînd ultima fîşie din pînza de americă aflată la bord. La 14.30 briza

se întăreşte, la ora 16.00 cade, încercînd nervii echipajului care nu vede pe coastă asiatică decît versanţii pustii ai înălţimilor aride. Insula Lesbos rămîne în pupa babord. Este un fel de a zice că „rămîne". Ne aflăm deci între partea de nord a Lesbosului dominată de muntele Lepetimnos, între Skala Sikaminias şi Mithimna şi coasta de nord a golfului Edremit, la cîteva mile de localitatea Sivrice, bineînţeles netrecută pe harta noastră. Adică abia lunecăm în braţul larg de mare amintit, notînd că în strîmtoarea Muselim, la traversul localităţii Sivrice se află stînci şi un recif deasupra căruia nu sînt decît 5 metri de apă. În consecinţă skipperul se hotărăşte să dubleze recifu l între acesta şi insula Lesbos. La 16.45 un fel de exasperare acră domină echipajul. Skipperul blagosloveşte Lesbosul în *Caietul de cart,* îl face „cocoaşă enormă şi placidă", ridicînd în slavă rafalele nebune ale Chiosului, care, oricît ar fi zgîlţîit iahtul, l-au obligat să dubleze insula în 12 ore de volte dure. Iată că din pupa, pe marea pustie pînă atunci, se arată o navă mică, aducînd cu un pescador. Fără să se gîndească la complicaţiile şi implicaţiile unui remorcaj, skipperul se agită, pregăteşte o remorcă şi văzîndu-se zburînd spre cap Baba în pupa navei care fumegă subţire, exultă. Cu cît nava se apropie, cu atît zelul skipperului ia apă la santină. Presupusul pescador se arată a fi o vedetă de patrulare care navighează cu cel puţin 20 de noduri, viteză suficientă spre a dezmembra iahtul. Morocănos, trimiţînd complimente în siajul vedetei, skipperul pe cale să-şi lichefieze umorul este destul de lucid să noteze în *Caietul de cart :* „Temperatura asta ridicată la orele 17, poate +40°, nu-mi spune nimic bun."

La ora 17.30 se notează : „S-a pornit o pală de vînt care poate fi speculată pe 280°. Ne îndepărtează într-un fel de coasta asiatică, dar ne va ajuta să dublăm stîncile Sivrice şi să ieşim la cap Baba. Dacă !"

Acest „dacă" este confirmarea cea mai autentică a stării şi psihologiei de velist de croazieră. De altfel tot ceea ce urmează porneşte de la acest „dacă", Vîntul s-a ridicat din S-SV cu 4 metri pe secundă, ca la ora 17.45 să facă un salt spectaculos spre N-NE şi să sufle în rafale de 8—10 metri pe secundă. Lochul indică 6 noduri. Se poate ţine un drum de 300°. Iahtul a fost smuls din inerţia în care a zăcut

cut toată ziua. Apa începe să se infiltreze în santină. Se obturează iahtul. Se etanşeizează trombele de aerisire. Echipajul îşi îmbracă pseudo costumele de protecţie. Înserarea este morbidă. Vîntul se întăreşte spre forţa 7.

La orele 18.20 navigăm pe valuri scurte şi puternice care ne izbesc din tribord şi dinaintea traversului. La bord s-a ordonat „tot echipajul la posturile de manevră", adică amîndoi echipierii în cockpit. Vîntul se prăbuşeşte din podişul anatolian, răscoleşte braţul de mare, acolo unde se-nghesuie prin canioane se transformă în rafele şi fiecare rafală ridică cîte-un deferlant care se deosebeşte de valurile obişnuite prin înălţimea lui net dominantă şi prin coama de spumă clăbucită care se rulează scoţînd un fel de muget jos, repede tăvălugit în haosul sonor al furtunii.

Se întîmplă cu totul altceva decît în rafalele albe de sub Ikaria. Acolo puteam naviga fie sub adăpostul coastei, fie la limita bătăii lor maxime. Aici coasta Anatoliei ne este cunoscută, harta indică prezenţa stîncilor care o dublează, strîmtoarea nu este mai largă de 6 mile, deriva este neaşteptat de mare şi la 30 de minute de la declanşarea grenului iahtul este împins pînă la o jumătate de milă de Mithimna obligînd skipperul să facă o voltă penibilă şi să pună prova pe coasta Anatoliei într-un drum de 60° ceea ce înseamnă de fapt o întoarcere spre cap Kadîrga.

De aici începe una din cele mai dure experienţe ale iahtului *Hai-Hui 2* şi ale echipajului său, experienţă care-o prefigurează pe cea de vîrf din largul insulei Bozcaada, larg bîntuită din plin de furia lui Meltemi.

La orele 19.35 cerul este roşu murdar deasupra podişului anatolian, vag portocaliu spre vest şi după volta făcută la o milă de coastă reperăm o localitate medie într-un golf fierăstruit în relieful continentului, localitate netrecută pe hartă. Luptăm din greu să dublăm coasta astfel încît la traversul stîncilor să le lăsăm în tribord. Este o bolboroseală de valuri care se organizează pentru asalt în rînduri compacte, este un pustiu de nave, probabil de aceea îşi forţase vedeta de patrulare motoarele, avertismentul de furtună grăbise intrarea la adăpost a iahturilor şi navelor mici, este un ţiuit sălbatec de vînt în arboradă şi zeci de ace ude ne biciuie obrajii şi mai pluteşte sub cerul mîn-

jit de culori moarte un ce sumbru şi ameninţător care ne zgribuleşte în cockpit şi care naşte întrebări abia acceptate : va rezista iahtul ? Vor rezista velele ? Va rezista arborada ?

Nici vorbă să se ia alura de capă.

Cu atît mai mult cu cît privind stîncile de la Sivrice bătute de brizanţi şi apreciind deriva iahtului, skipperul nu găseşte decît o soluţie acceptabilă : aceea de a dubla cap Baba şi a-şi elibera babordul de prezenţa sumbră a insulei poetesei Sapho, atît de liric apreciată în „Croazieră contra cronometru".

O dată cu căderea întunericului se taie orice încercare a echipajului de a face navigaţie costieră luînd relevmente la reperele de pe insula Lesbos. Călărind valuri surprinzător de înalte, prinzînd convenabil, prin manevră, deferlanţi înalţi pînă la crucetă, se instalează la bord infirmitatea cunoscută : secundul imobilizat la manevra velelor, skipperul la eche, lucrul la hartă se exclude. Din acest motiv se întîmplă să se infiltreze în fermitatea pilotajului o confuzie pe care o va lămuri salvator privirea excelentă a secundului. Adică pe insula Lesbos există o şosea asfaltată care plecînd de la Mithimna lăsată în pupa, urcă pe direcţia sud pantele nordice ale înălţimilor Skotino, coboară în cîmpie de la Kalloni şi aici se ramifică spre est, sub şi vest. Pe skipper îl interesează ramificaţia vestică, care prin Filia Skalochori, Antissa şi monastirea Ipsilou, duce la Sigri, pe coasta extrem vestică a insulei. Iată că ceea ce se vede la coastă noaptea pe furtună, nu mai seamănă deloc cu cea ce am văzut în croaziera anterioară, ziua fără vînt, cu văzduhul împîclit. Şoseaua tivește coastele nordice ale înălţimilor Oxia Petra, Kouratsonas, Ordimnos. La scara hărţii turistice se află cam la 4—5 kilometri de coastă. Ceea ce atunci abia întrezăream, cîteva case risipite prin văgăuni pustii, acum îşi schimbă înfăţişarea, apărînd ca localităţi mărişoare, cu 2 500 de locuitori ca Skoutaros şi Filia. În plus se mai află un drum nemodernizat care plecînd de la Petra prin Skoutaros duce la Filia Skalochori, drum pe

care, la intervale mari trec automobile tăind cu farurile pîrtii sinuoase de lumină. Aceste amănunte sînt date spre a preciza o situaţie ciudată şi a depista gradul de periculozitate al senzaţiilor false. Stînd cu spatele la coasta Lesbosului, adică în bordul din vînt, skipperul îşi dă seama că grenul îl împinge spre insulă, cu toate că ţine prova pe Anatolia, dar, aşa cum vede luminile farurilor îşi spune că pînă la ele are încă două mile de apă liberă. Raţionamentul este de la bun început fals, din binecuvîntatul motiv că şoseaua asfaltată este paralelă cu coasta, dar la 4 kilometri de aceasta, iar cealaltă şosea, din poala înălţimilor, se îndepărtează de la coastă, astfel încît circulaţia rară a automobilelor nu poate fi decît orientativă în general. Nu se ştie de ce, omul de la eche translase şoseaua chiar pe coastă, ceea ce anulase în fapt cele două mile marine de apă liberă. Aşa că atunci cînd secundul a strigat : «Coasta !» skipperul a făcut reflex volta, nu fără să mîrîie după obiceiul lui de skipper şi schimbînd bordul să vadă foarte aproape luminile satului pescăresc Gavathas, aflat într-un golfuleţ veghiat de două stînci enorme, pe capul Gavathas făcîndu-şi datoria lumina cu sclipiri consemnată pe harta de navigaţie. De-aici ca şi din alte întîmplări asemănătoare reiese obligaţia cu totul didactică, profesională a skipperului de a-şi forma echipajul în aşa fel încît în momentele dificile impuse de condiţiile hidro-meteorologice să se elibereze de eche şi să poată găsi soluţiile optime pe care i le dictează harta şi servituţile momentului. Aflată sub umbra înălţimilor dominante ridicate la mai puţin de 2 kilometri de ea, coasta stîncoasă a insulei pînă atunci invizibilă, a devenit brusc un pericol iminent. Biciuindu-ne velele fără milă, grenul ne scoate în largul strîmtorii, fascinîndu-ne cu farul cu sclipiri de la Sivrice. De fapt întregul eşafodaj mental al skipperului este fals. Coasta pe care era s-o pinteneze este capul Molivos, ceea ce văzuse în prova era insuliţa Agios Georgios, automobilele care dublau coasta se aflau chiar pe coastă între Mithimna şi Petra, poziţia iahtului în furtună şi deriva răsturnaseră unghiul sub care se vedea coasta de la bord şi, de fapt, iahtul venise la pinte-

nare la cîteva cabluri sud de cap Molivos, acolo unde țărmul insulei, pe mai bine de 2 mile marine, are orientare netă nord-sud.

La orele 21.50 grenul atinge forța maximă.

Hai-Hui 2 luptă cu valuri a căror forță de izbire i-a fost necunoscută pînă acum. Ceea ce miră echipajul sînt deferlanții care se montează între Sivrice și Mithimna. Despărțiți prin intervale de timp neregulate, de la un minut la două, trei minute, mormanele de apă înspumată sînt precedate de o vale abruptă care absoarbe valurile mai mici, însumîndu-le în deferlant. Acesta crește monstruos sub privirea echipajului, coama lui se ridică vertical, mișcarea fiind acompaniată de un fel de șuierat amenințător, din coamă se naște o creastă înspumată care țîșnește pe verticală și pe care vîntul o împinge înaintea masei principale de apă a valului, apoi valul nu se mai poate susține și se prăbușește în gol cu un vaier bubuitor și lugubru. Momentul spargerii coincide ades, sau este provocat ades de prezența iahtului. Dacă deferlantul este atins cu prova, spargerea se face pe cabină și în cockpit, echipajul simțind apa pătrunzîndu-i prin echipament, urcîndu-i pe sub mînecile cămășii pînă la subțioară, scurgîndu-i-se pe șira spinării și piept, lucru puțin înveselitor. Atins cu pupa, deferlantul se sparge în siajul iahtului și, plin de fiere, împroașcă echipajul cu jeturi sărate, pe care acesta, după obiceiul lui prost, le ia în derîdere, ca numai la două minute după, să amuțească atunci cînd el năvălește orbește dinaintea traversului. Asta nu ne împiedică să reperăm dincolo de Sivrice și grupul lui de sclipiri, un far vizibil.

— Cap Baba, zicem și ne vedem de ale noastre, încercînd o apropiere de coasta turcească, ceea ce ne și reușește, astfel încît la ora 22.30 cînd grenul cade brusc, ne aflăm la sud-vest de Sivrice, într-un punct foarte greu de definit cu precizie, uzi, sleiți și puțintel morocănoși.

Apoi apar vapoarele și *Hai-Hui*$_2$ abia poate manevra.

Apar vapoarele și ne înviorează. Urmărim drumul celor care ne vin din pupa și undeva în noapte virează spre nord și dispare. Acolo este cap Baba, ieșirea la mare liberă și drumul spre Dardanele, adică ultima etapă egeeană.

După gren se lasă o pîclă umedă. Ne aflăm în derivă în strîmtoarea Muselim la 3 mile vest de Sivrice, mai aproape de coasta anatoliană, avînd în prova babord lumina cu sclipiri de la Gavathas abia perceptibilă prin pîcla cenușie. Forfota navelor, mai ales cargouri familiare zonei, de 4 000 TDW, ne ține în alertă. Hotărîm carturi normale de 2 ore ca să ne putem odihni. Este foarte aproape momentul oboselii limită, cînd acuitatea simțurilor slăbește, cînd reflexele lîncezesc, cînd centrul coordonator lenevește și devine indiferent la impulsurile exterioare. Este prezent momentul cînd ceea ce înregistrează retina suferă diformații stranii, halucinante. Skipperul atît de pedant realist, atît de obositor în a stabili cu exactitate punctul navei cu ajutorul reperelor de la uscat, atît de migălos în a confrunta desenul coastei cu reprezentarea ei grafică, suferă brusc de o indiferență stupidă, părîndu-i-se că ceea ce abia întrezărește prin pîcla de după ora zero ține de absurd, neavînd nici o contingență cu harta. Că există într-un spațiu necunoscut și de nerecunoscut, într-o lume de fantasme, într-o alegorie. Este nevoie de somn. O nevoie lacomă. Minutele cartului s-au transformat într-un chin pervers care perforează mușchii trupului înțepenit cu mii de ace boante. Frigul a pătruns la măduvă. Hainele jilave s-au transformat într-o a doua epidermă scîrboasă. Secundul se reface sforăind viguros. Ne acordăm cîte un singur ceas de somn. Lupta celui de la eche este să nu cadă peste bord, abandonîndu-se sleielii vîscoase care-i curge peste pleoape. Există la bord, s-a format la bord o certitudine care elimină dubiul, care pulverizează rudimentele de frică, care dă un sentiment plenar de împlinire : încrederea deplină în veghea echipierului aflat de cart. Luminile de drum ale navelor electrocutează starea de lîncezeală în care, scăpat de sub control, trupul se balansează periculos, bărbia cade în piept și singura senzație că ești încă conștient o constituie tăietura parîmei centurii de siguranță în palma stîngă și duritatea catifelată a lemnului echei în palma dreaptă.

Deci sîntem în 16 august, vineri și în a cincea zi de navigație. Spre orele 03 pîcla se rarefiază și rafale moderate,

blînde, ajută iahtul să-şi stabilească o aluŗă convenabilă la 3 cabluri de coasta abruptă a Anatoliei pe care-o dublează cu 2 noduri pe loch. Navigaţia se transformă în turism naŭtic. Spre orele 04 întunericul devine străveziu, cupole luminiscente se detaşează pe cer deasupra localităţilor invizibile de pe mare, apar casele izolate ale cătunelor pescăreşti, apoi întunericul se oţeleşte, este preceasul zorilor în care domneşte vineţiul de conglomerat mineral, se văd stîncile care dublează coasta, se văd apele tulburi de la gura unui rîu mîlos, ariditatea are o anume solemnitate şi demnitate sălbatecă, pustiul coastei aminteşte de străvechimile în care specia avea decenţa raportului ei numeric cu spaţiul care-o hrănea, navigaţia este plăcută şi relaxantă, carturile se schimbă normal, viaţa bordului a reintrat în tipic şi la ora 10.10, de cart fiind skipperul, iahtul *Hai-Hui*$_2$ se află la traversul capului Baba, deci în ape cunoscute. Este o lumină tăioasă, sălbăticită, rece. Marea, dincolo de cap, pînă-n orizont este acoperită de berbeci, vînzolită, de un albastru oţeliu, cu nimic estival în ea.

Cînd dublăm capul Baba, cădem în plin Meltemi.

Şocul este dur.

La adăpostul coastei se apreciază că vîntul are forţa 7, iar valurile înălţimi de 4—5 metri. Este momentul unei judecăţi matematice a situaţiei, al analizei factorilor hidrometeo, al stabilirii unui plan de drum, cu un cuvînt al luării deciziei, ţinîndu-se cont că greementul este obosit şi suprasolicitat, că ambarcăm apă din belşug, că pompa de santină a absorbit un obiect care i-a provocat indigestie, că ceasurile bordului au intrat în grevă şi că velele de drum au fost reparate de cîteva ori numai în această croazieră.

De la cap Baba coasta Anatoliei dublează îndeaproape meridianul estic de 26°, îndepărtîndu-se foarte uşor de direcţia N—S, pe o direcţie N—NE pînă la cap Kumkale de unde se deschide strîmtoarea Dardanele. Dacă am putea urca dublînd coasta cu motorul, am avea de străbătut 35 de mile marine pînă la Kumkale. Cum Meltemi bate din N—NE, adică direct din prova, sîntem obligaţi să urcăm coasta în volte, numai atît de lungi spre larg cît să nu ie-

şim de sub protecţia coastei avînd înălţimile dominante în jur de 500—600 metri, asta oferind teoretic un scut la adăpostul căruia forţa vîntului se reduce la jumătate pînă peste 8 mile în larg. Privind atent harta lui de navigaţie, skipperul constată cu durere că înălţimile protectoare nu se află aproape de mare, ci la cîţiva kilometri în interior, distanţă suficientă ca să le transforme în guri de tragere pentru artileria eoliană şi că, de fapt, adăpostul coastei se va simţi numai pînă în sudul peninsulei care arată spre insula Bozcaada. Planul de drum pe care-l întocmeşte se compune din două etape de marş : una pînă la insula Bozcaada, care va fi parcursă în volte de la coastă la larg şi înapoi la coastă ; a doua avînd două variante : dacă este zi, dublarea insulei Bozcaada prin strîmtoarea Tenedos, între insulă şi continent ; dacă este noapte, dublarea insulei prin larg, spre a feri iahtul de manevră într-o strîmtoare îngustă, cu adîncimi mici la continent, cu stînci şi pericole de navigaţie, largul oferind securitate absolută, scoţîndu-ne în afara grupului de stînci şi epave care veghează insuliţa Tavşan şi conducîndu-ne în gura Dardanelelor, printr-o navigaţie de rutină.

Plan perfect dacă nu şi-ar fi vîrît coada lui diavolească vîntul Meltemi !

Să începem cu voltele. Vîntul suflă din N—NE cu 12 metri pe secundă. Spre larg ţinem pe 300°, spre coastă urcăm pe 60°, cînd de fapt ne-ar trebui măcar 20°. Se schimbă focul de drum cu interul. Tragem un bord de 30 minute spre larg, al doilea de 30 minute spre coastă.

Începe dansul.

Începe martiriul velistului : volta.

Cîştigăm fiecare milă spre nord cu trudă. Atmosfera la bord : normală. Carturile se rotesc normal. La ora 13 ieşim de sub protecţia coastei înalte care se teşeşte spre cîmpia aflată la travers de Bozcaada. Rafale demente sfîşie randa pe cusătura ferţei numărul 3. Biciuindu-ne fără milă, smulg carabiniera focului. Lucrurile încep să devină sumbre. Cade programul cart-odihnă-cart. Skipperul trece la eche. Secundul face acrobaţie la prova, prinde carabiniera nesupusă, se menţine iahtul cu prova în vînt şi se coboară

randa. Călare pe ghiul legat în ax, netulburat, secundul coase ferţa sfîşiată migălind cu acele care se rup idiot, unele după altele. Operaţia presupune o anumită regie şi o bună doză de umor. Adică se pregătesc în careu cîteva ace cu aţa de vele, scenă aparent hazlie cînd secundul izbit de colo-colo trebuie să ochească urechea acului, apoi cu acele vîrîte în hanorac şi firele de aţă fîlfîindu-i în chip de coadă se instalează pe ghiul legănător şi începe lucrarea stăpînind randa cu genunchii, în fiecare clipă gata să zboare de pe ghiu cu toate că s-a asigurat la catarg. Apoi acele se rup şi de la capăt, în vreme ce skipperul ţine iahtul pe drum numai cu focul inter. Valurile sînt mari, cînd tragem bordul care ne apropie de coastă le luăm dinaintea traversului, coca bubuie ameninţător, greementul se tînguie, la 14.40 vîntul înregistrează o scădere uşoară, randa cusută solid şi-a schimbat profilul acolo sus, stă în pliuri şi la 16.10 se notează în *Caietul de cart ;* „Dacă nu ne dezintegrăm înseamnă că ajungem la adînci bătrîneţe". Echipajul este ud pînă la piele, plătindu-şi greu păcatele făcute cu voia, ori fără voia lui.

La ora 19.10, după 9 ore de hîţîială dură, dublăm peninsula care ne-a dat de furcă şi în croaziera precedentă, punînd prova pe insula Bozcaada, s-o dublăm pe sub vîntul ei şi, eventual, să rămînem sub vîntul ei pînă în zori. Trecerea prin strîmtoarea Tenedos pe asemenea furtună, navigînd în volte, se exclude.

Ieşiţi de sub ecranul precar al coastei se reperează un nor păcătos, de un roşu murdar care are umorul negru de a ne împroşca cu ciocane de vînt făcînd să turbeze anemometrul. Se notează în *Caietul de cart* că n-am pus haine uscate pe noi de 5 zile şi că „nu este croazieră de plăcere, ci un chin permanent, umed, plin de teroarea unui vînt care bate în rafale violente, cu valuri haotice şi deferlanţi care ne pătrund pe sub pelerine, ţinîndu-ne uzi şi îngheţaţi."

Aşa vede omul de la eche situaţia în acel amurg de august cînd acasă...

Apoi însemnările încetează din motive de forţă majoră şi nu sînt reluate decît la escala făcută la Çanakkale.

Adică traversăm gura strîmtorii Tenedos transformată într-o gură de iad, prin care în loc de flăcări ţîşnesc rafale nebune de vînt. Puiu schimbă focul inter cu focul de furtună şi ia două terţarole la randă. Apoi echipajul se zgribuleşte în cockpit, secundul refuzînd să se ducă la culcare, cu toate că, furtună de gradul 8 fiind, în mod obligatoriu skipperul stă la eche în carturi prelungite atîta vreme cît este nevoie.

La lăsarea întunericului situaţia iahtului *Hai-Hui*$_2$ nu este prea veselă. Are în tribord insula Bozcaada ca un con vulcanic teşit şi ros de Meltemi pînă aproape de rădăcină. Lungimea coastei de sub vînt între cele două faruri care marchează extremul est şi extremul vest — 6 mile. Cunoaştem insula din „Croaziera contra cronometru". Înconjurată de brîie de piatră cu stînci împinse la un cablu de coastă, lăsîndu-l pe Meltemi s-o bîntuie năpraznic, nu oferă nici un fel de adăpost în mare, ori a încerca să intrăm în port cu un motor capricios, fără să cunoaştem coasta, avînd o hartă la scara 1:500.000 este un risc pe care skipperul nu şi-l asumă. O tentativă de a dubla insula prin larg, acolo unde navele venind din sud spre Dardanele taie noaptea cu luminile lor legănate, se soldează cu încasarea unor ciocane de vînt şi apă care cutremură iahtul din încastrări. Cu velele de furtună *Hai-Hui*$_2$ este incapabil să urce în vînt. Singura lui libertate este să ţină o alură ridicolă, care să-l facă guvernabil.

Din clipa executării voltei care să ne aducă sub vîntul insulei începe :

Noaptea supliciului

...adică noaptea care ne desparte de a 6-a zi de navigaţie, deci noaptea de *vineri 16 august spre sîmbătă 17 august* 1985, noapte care impune echipajului un nou apel la resursele lui interioare şi-l obligă la cîteva judecăţi de va-

loare. Înainte de toate este nevoie de o fixare a iahtului în spațiul acelui petec de lume egeeană. La est, coasta înaltă a Asiei Minor la sud de Troia și strîmtoarea Tenedos, la nord, insula Bozcaada, Tenedosul grecilor antici care joacă un rol aerodinamic cu totul nepoliticos. Vîntul puternic sare peste insula puțin înaltă, producînd turbioane supărătoare sub coasta ei sudică, turbioane generînd valuri haotice și impunînd echipajului manevre rapide, capabile să pareze agresivitatea unor deferlanți supărător de înalți, porniți la asalt într-un vacarm niciodată auzit. La sud și vest, mare liberă luată în răspăr de Meltemi. Manevra adoptată : volte sub vîntul insulei pînă cînd se va lumina de ziuă, dublarea insulei prin vest, dublarea insulei Tavșan și angajarea în strîmtoarea Dardanele care se află aici, la nici 17 mile de extremitatea vestică a insulei.

Dacă n-ar exista Meltemi.

Meltemi care ne biciuie nemilos exact din direcția Dardanelelor.

Fericit țărm de mare cel al Pontului Euxin. Ce nopți divine acolo, cînd briza foșnește lin în frunzetul pomilor și luna taie pîrtii de aur pe marea șopotitoare. La *Hai-Hui*$_2$ se vorbește economic, efuziunile lirice sau logoreice sînt necunoscute, limbajul exprimă laconic răspunsurile echipajului la nevoile de manevră, contactul cu lumea fascinantă a sudului egeean s-a stabilit de fiecare echipier în mod cu totul intim și personal, angoasele fiecăruia sînt deasemenea ale fiecăruia, înțelegerea rezidă în alte zone decît cele ale comunicativității ciripitoare, lipsită de pudoare, comunicativitate de trib de maimuțe unde se trăiește de-a valma. Echipajul împarte frățește cabina și bunurile, hainele și mîncarea, banii și apa de băut, greutatea carturilor, poate teama cîteodată ; dar există o decență a intimității peste care, spre fericirea skipperului, nu s-a trecut niciodată în actuala formulă.

Asta face bine la ficat și cînd avem insula în babord, hotărîm să navigăm cu batanta din vînt închisă, paiolul ridicat spre a se putea scoate ușor apa care plescăie în santină și să salvăm de udătură măcar un schimb din

flanelele de corp. Avînd două repere de navigaţie excelente, cele două faruri de la extremităţile vest şi est ale insulei, constatăm că furtuna ne dă o derivă consistentă spre sud şi că, indiferent de manevrele folosite, nu putem urca spre nord ţinînd prova pe coasta continentului. Dimpotrivă. Pierdem vizibil tot ce-am cîştigat avînd insula în tribord, deci prova pe largul egeean şi că, în această alură în care putem urca penibil pe 295°, chiar cu velele de furtună avem o derivă atît de mare, încît riscăm să pierdem insula din vedere.

Enunţate aşa, pline de morgă, sobre şi văzute de la masa de lucru, indiferent că mîinile îngheaţă pe stilou şi în casă se poartă căciuliţa de cart din lînă, — scrise aşa — lucrurile sînt O.K. şi titlul acestui subcapitol nu se justifică.

În cockpitul lui *Hai-Hui*$_2$, lucrurile stau puţintel altfel.

Adică, frînturile de odihnă n-au reuşit să refacă forţele echipierilor. Hainele şi flanelele de corp ude se lipesc mizerabil de trupurile vlăguite. Apa din santină gîlgîie şi plescăie, ambardeele care se succed la răstimpuri imprevizibile o fac să treacă peste cuşete, se aud zgomotele produse de echerele, riglele paralele şi tot arsenalul de lucru pe hartă împrăştiat pe paiol, al canistrei de serviciu care se plimbă de colo colo ; al scaunului de la W.C. care deasemenea a devenit plimbăreţ, al veselei azvîrlite în santină, al paiolului care nu suportă verticalitatea. Acest vacarm cvasi-domestic venit din interiorul iahtului se conţine în tînga generală şi în vaerele navei. Încastrări suprasolicitate, arborada transformată într-o orgă capabilă să producă sunete cînd stridente, cînd joase, un lamento grav de încheieturi gata să se smulgă din alte încheieturi, apoi tonurile stridente ale sarturilor şi straiurilor, vîjîitul gros al aerului scăpat de pe vele, bubuitul ciocanelor de apă în coca şi mai presus de toate acestea, orgia sonoră a furtunii. Vîntul snopind marea, valurile prăbuşindu-se în golişti, forfota bezmetică a apelor învolburate şi învrăjbite ţiuitul, văicăreala furtunii în arboradă, mugetul maselor de apă smulse din inerţie, vînzolite,

spulberate, ridicate în deferlanți mai înalți decît cruceta a căror creastă înspumată se vede călărind orizontul, apropiindu-se într-o foșgăială de sunete vuitoare, apoi impactul cu iahtul care se cutremură, bandîndu-se șovăitor, catargul vibrează, apa pălmuie dureros obrazurile, pătrunde pe sub gulere, pe sub mînecile legate cu școtă să protejeze îmbrăcămintea jilavă, se scurge pe umeri, pe spate, pe pîntec, o senzație imbecilă, ca și cînd s-ar fura cu o ventuză căldura corpului, senzație a sleirii trupului și așa sleit, apoi se vede lumina farului de pe coasta de est, volta în vînt cu catargul pîrîind și de la capăt.

Echipajul simte cuprizîndu-l o tropeală rîncedă, secătuitoare. Legătura cu iahtul nu mai este organică, aproape fizioligică. Se face dur prin parîma centurii de siguranță. Elementul viu care transmite skipperului fiecare convulsie a iahtului rămîne echea.

— Golește apa din santină.

— Atenție ! Prova tribord. Deferlant.

— S-a slăbit balansina ghiului.

— S-a dezlegat o barieră de terțarolă.

Singurele semne că echipajul nu și-a pierdut harul vorbirii. Apoi orele se pietrifică într-o stare ciudată a absurdului. Pentru că, totul plutește în afara puterii noastre de percepție, într-un amorfism cîlțos, gelatinos, se trăiește o stare absurdă de cufundare într-un eu igrasios, pecinginos, mucilaginos, trupul se simte ca un lest străin lui însuși și iarăși volta cînd avem la travers farul de pe extremitatea vestică a insulei, cînd deferlantul acela de-a dreptul înspăimîntător s-a spart în tribord inundînd cockipitul și udînd ceea ce nu era încă ud în noi : gîndurile.

— Apa din santină.

Și de la capăt.

— Pregătirea pentru voltă.

Și de la capăt.

Minut după minut. Sfert de oră după sfert de oră.

Și de la capăt.

Jumătăţile de oră se scurg într-o lentoare ucigătoare. Ceasurile devin secvenţele unui coşmar nesfîrşit. Însăşi noţiunea de timp se identifică unei existenţe în coşmar.

Volta şi de la capăt în acelaşi vuiet mugitor care încearcă să pătrundă în prea adîncul din noi înşine şi să ne roadă echilibrul.

Cine va ceda : echipajul sau iahtul ?

Cine va învinge : echipajul sau marea ?

Şi de la capăt...

Minute, sferturi de ceas, jumătăţi de ceas, ceasuri şi dintr-odată lipsa de interes pentru timp, ca timp exterior. O concentrare amăruie în sine. Undeva sub mantaua cauciucată, sub omoplat, sau altundeva, este un petec de corp uscat şi locul acela este cald, doar acolo te poţi refugia din trupul rebegit şi ceea ce te ucide lent şi pervers este apa din cizmele de cauciuc şi apa din santină şi vraiştea lamentabilă din careu şi atunci îţi dai seama ce binefacere este o cocă perfect etanşă, în interiorul căreia să găseşti sacii de dormit uscaţi, perna uscată, schimburi uscate, unde te poţi usca cu un prosop cald şi spongios şi unde se poate face un ceai fierbinte şi unde...

— Deferlant !

Să ne ţinem cu stînga de parîma centurii de siguranţă. Dacă trece şi ăsta, ce importanţă mai are un deferlant, zece sau o sută ? Chircit sub mantalele cauciucate prin care apa trece ca prin sită, echipajul execută a nu se ştie cîta voltă în vînt, pentru că orice tentativă de a dubla insula prin larg este pedepsită crunt de Meltemi şi între riscul de a-l înfrunta în cîmp deschis cu arme inegale şi acela de a lupta cu noi înşine la adăpostul precar al insulei, se alege a doua variantă, cu toate că simţim epuizarea dîndu-ne trîcoale rînjită, stupidă şi sigură de izbîndă.

Şi a fost ziua a şaseá

Sîmbătă 17 august 1985, în a şasea zi de navigaţie de la Ormos Marathokampou, în preceasul zorilor (la bord nu se mai poate trece ora în Caietul de cart din lipsa cea-

sornicelor) situaţia iahtului *Hai-Hui*$_2$ şi a echipajului său este precară sub raport fizic. Iahtul face apă din belşug între 3 şi 5 găletuşe pe ceas, lucru sîcîitor dar nu periculos, cu condiţia ca bricolajul secundului să ţină şi filele slăbite să nu cedeze. Cum cuşeta de veghe se află în tribord, cînd iahtul este bandat în acest bord cel care încearcă să se odihnească primeşte duşuri repetate, dacă n-a scos conştiincios apa din santină. Ud, murat, sărăturat, nedormit, nebărbierit, livid şi încercănat, echipajul nu seamănă deloc cu pozele color din revistele de iahting în care yachtmani decoltaţi, bronzaţi şi joviali se proiectează magnific pe o insulă plină de palmieri. Ţapăn în interior, cu moralul neatins, dar picînd din picioare de somn, cei doi gentlemeni îşi spun că dacă *Hai-Hui*$_2$ nu se descompune în părţile lui componente, în mod sigur, la lăsarea serii vor intra în strîmtoarea Dardanele, chiar dacă vor fi obligaţi să ia ei înşişi iahtul la remorcă, ceea ce, evident, pentru modul deloc încurajator în care se prezentau, era de neconceput.

Cu nasul căzîndu-i în gură de somn, cu fruntea trosnindu-i în strînsoarea unei menghine nevăzute, cu gustul de fiere al sleielii amărîndu-i cerul gurii dornic de aromele piersicilor coapte generos în livada de la Grădiştea, skipperul constată filozofic că viteza vîntului este în creştere, ameninţînd să ameţească cupele anemometrului şi că, văzută în lumina incertă a zorilor, marea arată mult mai urît decît noaptea, cînd de fapt percepţia vizuală se reduce la generalităţi, concretă şi terifiantă rămînînd percepţia acustică. După un bord tras spre coasta continentului care de fapt ameninţa să poarte iahtul înapoi, făcîndu-l să piardă jumătate din distanţa cîştigată cu atîta trudă de la cap Baba la insula Bozcaada, skipperul face volta şi tentează dublarea insulei prin larg, conform deciziei şi planului de drum.

Văzut ziua, pe vînt de forţa 8, locul nu pare deloc un colţ de rai.

Brizanţi verzi, de un verde glacial bat cu imense ciocane lichide contraforţii de stîncă pe care se sprijină insula. Este acolo, pe extremitatea ei vestică, un pustiu

de oameni și de vegetație, o limbă de stînci, bolovani și iarăși stînci intrată adînc în mare, este un haos de valuri care se întretaie, o țîșnire înaltă de jerbe lichide înspumate, o orgie de mugete cavernoase, un vacarm al moleculelor de apă strivite, al gresiilor izbite nemilos, vacarm în care silueta cadrului metalic al luminii cu sclipiri care ne-a călăuzit azi-noapte, apare cu totul insolită și neverosimilă. Dincolo de adăpostul firav al insulei, pilotajul iahtului începe să pună probleme. Valurile sînt mai scurte ca la Marea Neagră, dar mai profunde și abrupte. Culoarea în vecinătatea insulei are ceva de genună, de peșteră submarină, de gură de Hades. Vîntul a devenit tiranic. Biciuie năpraznic crestele valurilor împroșcînd spuma, purtînd-o peste vînzoleala asta bezmetică de ape, alicindu-ne nemilos cu granule lichide, cerul are o culoare incertă, străină, nepotrivită lunii lui august și skipperul își spune că nimic din ce-l înconjoară nu seamănă cu nimic din augustul de-acasă.

Hai Hui 2 luptă din greu să taie marea în furtună pe drumul lui de NV. Ca să putem manevra, riscăm să navigăm cu o singură terțarolă la randă și cu focul inter.

Schimbarea velelor impune secundului să facă minuni de acrobație la prova ; iar skipperului să-l culeagă ori de cîte ori se dezechilibrează și pierde puntea de sub picioare. Ceea ce încîntă echipajul este felul în care *Hai-Hui* 2 se comportă pe furtună.

Cu o grație lejeră și veselă urcă pe val, prea arareori ambarcînd apă pe la prova. Se scaldă jovial în spuma crestei, iar plonjeul în adîncimea văilor lichide este alunecător, glisat, deloc abrupt și brutal, deloc plescăitor și rudimentar, sinusoida deschisă de coca se aseamănă unui balet clasic, mlădios și melodios, al cărui ritm este marcat de oscilațiile catargului.

Lăsăm insula Bozcaada în pupa tribord, urcînd spre strîmtoarea care desparte insula Lemnos de Imroz, cu gîndul ca după voltă să dublăm Bozcaada căzînd undeva între insulă și insulele Tavzan și la adăpostul coastei asiatice să urcăm spre Dardanele în volte scurte. Desigur volta pe valuri de 6 metri pune proleme de pilotaj, dar avem antre-

nament şi nu cădem între valuri, reuşind s-o începem cînd trebuie şi s-o terminăm pe panta coborîtoare a valului, înainte ca valul următor să ne surprindă de la travers. Prevalul ne ajută, împingîndu-ne de la pupa, apoi valul ne saltă în cîrcă şi cînd velele prind vîntul treaba este terminată şi, spre dezamăgirea noastră, constatăm a cîta oară, că riscăm să pierdem tot ce-am cîştigat dacă insistăm să atingem coasta şi că cel mai înţelept lucru este să dublăm insula în volte scurte şi dacă furtuna nu se domoleşte să urcăm aşa pînă sub vîntul insulei Imroz de unde să luăm drum spre Dardanele.

Văzută din mare, pe furtună, partea nordică a insulei Bozcaada este de-o sălbăticie descurajatoare. Vălmăşagul de stînci şi o faleză pustie, cariată de secolele de Meltemi, urcînd spre un pinten de piatră ieşit în mare în treimea de nord-est a peteculuí de pămînt roşcat care pare nelocuit de la facerea lumii. Cîştigăm prin volte cablu după cablu, dublăm plini de oroare grupul de stînci submarine aflat la o milă şi jumătate în nordul insulei, grup de stînci descoperit impudic de văile valurilor, lucind perfid înainte de asaltul brizanţilor şi tatonăm cu grijă un fel de golf aflat în partea imediat nord-estică a insulei, acolo unde se văd cîteva case şi o navă care la început ni s-a părut staţionînd la ancoră.

O euforie subită cuprinde echipajul.

Iată, ne vom lega în pupa acelei nave binecuvîntate, sub adăpostul coastei înalte, vom aranja interiorul, ne vom usca echipamentul, vom sorbi o supă fierbinte, vom şi dormi două ceasuri, apoi, refăcuţi, uscaţi, odihniţi...

Cu cît ne apropiem de golf, cu atît entuziasmul echipajului se răceşte. Apa are o culoare urîtă, cafenie, semn de fund nămolos şi înalt, iar nava speranţelor noastre, un cabotier, ori un pescador de nici 100 de tone este o biată epavă înţepenită pe vecie în acel loc neospitalier.

La larg.

Şi din nou în Meltemi.

Urcăm spre NV lăsînd insula în pupa. Vom face volta cînd nu vom mai vedea coasta, cu riscul de a dubla dis-

tanţele. Dacă urcăm cu vîntul din prova tribord, spre coasta asiatică nu putem ţine decît un drum de 135° ceea ce este, din punctul nostru de vedere, un supliciu, pierzînd spre Dardanele, ceea ce cîştigăm pe un drum care duce mai mult spre Lemnos decît spre Imroz.

Cerul arată urît.

Apar vapoarele, balene metalice, în drum spre Dardanele sau venind de la Dardanele. Joacă binişor pe valuri, plescăie, de sub etrave ţîşnesc jerbe de spumă, au un ruliu greoi şi nu li se invidiază nimic din confort, nimic din masivitatea lor uşor obtuză, li se invidiază doar capacitatea de a lua orice drum ar dori-o, de pe cele 360° ale rozei vînturilor.

Punct abia vizibil, cînd dispărînd între valuri, cînd călărindu-le crestele *Hai-Hui*$_2$ este ignorat cu desăvîrşire din confortul comenzilor. La rîndul lui ignoră matahalele metalice sau se face că le ignoră, supraveghindu-le drumul spre a le ieşi de sub etrave. Încrucişăm cargouri şi mineraliere, unele sub o jumătate de cablu, altele sub o milă. Nici o mişcare pe punţile pustii. Nici un semn de pe comenzile închise cu securit.

După soare, să fie spre orele 10.

Brusc, furtuna se întăreşte.

Şi tot brusc, vacarmul care stăpîneşte mare şi cer este spintecat de o pîrîitură aspră, transformată în conştiinţa skipperului într-o durere ascuţită. O lamă de oţel, rece, îi sfîrtecă măruntaiele.

— Randa, strigă secundul.

Da ! Randa !

Se sfîşie sub ochii noştri, în lungul unei ferţe, la un metru sub colţul de fungă. Cele două aripi portocalii se zbat bezmetic pe vînt, ameninţînd să se smulgă de pe întăriturile marginilor de invergare şi de cădere. Ceea ce urmează schimbă temperatura bordului. Skipperul aduce iahtul cu prova în vînt şi val, alură incomodă pentru secundul care coboară randa, asigurat la catarg. Nu avem randă de schimb şi fără randă nu putem guverna. Reparaţia cere timp şi condiţii de lucru. Se trage ghiul în ax

şi se leagă strîns să nu balanseze. Skipperul ţine la capă cu focul inter, care nefiind echilibrat de randă are tendinţe ucigaşe. Secundul leagă randa pe ghiu cu sacheţii baierelor de terţarolă, scoate focul de furtună din postul prova şi se duce să înlocuiască interul.

Valurile au devenit ameninţătoare.

Hăcuite de vînt, crestele lor au tendinţa să se deslipească de bază şi să se ruleze devansînd masa principală de apă.

Situaţia devine periculoasă.

Echipajul este calm. Secundul agăţat deasupra golului ,ori prăbuşindu-se în el odată cu prova, ignoră masele lichide şi colcăitoare gata să se închidă peste el, lucrînd febril la înlocuirea focurilor. Skipperul guvernează. Bine echilibrat, *Hai-Hui*$_2$ lipsit de vele nu cade între valuri. Cînd secundul trece la catarg şi ridică focul de furtună, bătălia este cîştigată.

Sub focul de furtună iahtul nu numai că poate ţine excelent la capă, dar lăsat uşor sub vînt prinde 6 noduri în drum de 315°.

Insula Bozcaada abia se mai vede.

Pierdem din vedere coasta asiatică.

La bord au loc lucrări laborioase. Adică secundul îşi caută testeaua de ace aruncată nu se ştie unde, de furtună sau de grabă, sau de oboseală, aţa de cusut velele, armează cîteva ace şi le înfige în hanorac, apoi încalecă ghiul şi rupînd ac după ac, începe să coasă ferţa sfîşiată. Noroc de buzunarul balenei în care s-a poticnit lucrarea lui Meltemi.

Un iaht mic, numai sub un foc de furtună, cu un om încălecat pe ghiu pe un vînt de 35 noduri, nu este tocmai un spectacol liniştitor, dar cum termenii descriptivi ai scării Beaufort nu numesc furtună ceea ce se întîmplă acum pe mare, ci numai „rafale", domnii din comenzile navelor nu se sesizează şi ne lasă liniştiţi, să ne vedem de treabă.

Iată însă că dinspre Dardanele apare un petrolier uriaș de 100 000 tone, dacă nu mai mare, în siajul căruia se ține un mineralier cam de același tonaj. Petrolierul uriaș reduce viteza și schimbă de drum, venind spre *Hai-Hui*$_2$. Acolo, pe comanda la nivelul unui bloc cu nu știu cîte etaje, cei care-și fac datoria ne-au văzut în dificultate. Probabil ne-au interpelat prin radiotelefon și neprimind răspuns, schimbă cursul navei lor, manevră grea și costisitoare, apropiindu-se pînă cînd vedem distinct pavilionul sovietic și ofițerul ieșind din comandă și scrutîndu-ne prin binoclu.

Skipperul îi face semne amicale.

Petrolierul se îndepărtează ușor. Probabil a anunțat mineralierul din siaj, care prevenit din vreme face manevră largă, vine în vîntul iahtului trăgînd între noi și Meltemi un zid înalt din oțel naval, stopează mașinile și rămîne în derivă spre a ne veni în ajutor.

Mineralierul poartă la pupa pavilionul statului sovietic.

Sînt la bordul lui *Hai-Hui*$_2$ doi bărbați duri, încercați de viață, locotenent-colonelul de aviație în rezervă nu are nici o vocație sentimentaloidă și lacrimogenă, se pare că nici secundul nu are o meteahnă asemănătoare, dar insistența cu care nava sovietică vrea să ne vină în ajutor așteptîndu-ne să decidem părăsirea iahtului văzut de la ei ca un biet dop țopăind pe valuri, inguvernabil, sparge cuirasa în care echipajul își protejează visele și duioșiile, fragilitățile și gingășiile, o căldură interioară de nebănuit în trupurile ude, tăiate de vînt, inundă echipajul, sentimentul fraternității, al solidarității umane ne ridică deasupra stării noastre limită, prezența masivă a navei care ne așteaptă ne dă certitudinea siguranței și ne ridică în picioare, poziție din care semnalizăm cît putem mai expresiv că mulțumim și că nu avem nevoie de ajutor.

Foarte încet, nava sovietică își reia drumul.

N-am putut citi numele celor două nave.

N-am putut transmite nici un mesaj de mulțumire.

Ne-au dublat în ambele sensuri cel puțin zece nave de tonaje diferite și sub pavilioane diferite. Nici una n-a

schițat măcar intenția de a-și schimba cursul pentru a vedea mai de aproape ce se întîmplă pe forța 8 cu acel iaht mic, guvernat sub un petec de velă.

Privim în siajul mineralierului.

Dacă am vorbi, ne-am trăda. Tăcem și secundul, cu ultimul ac valid, reușește să termine cusutul randei. Trebuie să fie ora 12 și, vizibil, forța vîntului este în scădere.

Împotriva tuturor datelor psihologice și comportamentale obișnuite și sedimentate, ca și spre stupoarea secundului, skipperul este chinuit brusc de pasiunea incendiară a turismului nautic. Cum și așa nu se poate atinge coasta asiatică, cum și așa doar cu focul de furtună iahtul face 6 noduri, de ce, pe barba spurcată a lui Posseidon să nu cercetăm și insula Lemnos ? Este undeva în prova noastră. Ia să vedem harta. Compasul distanțier temperează la fel de brusc cum se născuse, zelul turistic al skipperului. Compasul distanțier și echilibrul politicos și morocănos al secundului. Sînt aproape 30 de mile pînă în Lemnos ; văzută la hartă coasta arată urît, este adevărat, are golfuri adînci, dar iată, este precedată de bancul și stîncile Keros și Kindinos, oricum ne prinde noaptea la intrarea în port, ce rost are să mai lungim croaziera, stăm slăbuț cu cambuza și cam toate argumentele mai vechi ale skipperului le mînuiește ca la sindicat împotriva lui, ca să-și pregătească terenul pentru o idee, care se vede, îl muncește de cîteva ore. Cînd are idei subversive, în dezacord cu ale skipperului sau complementare, secundul ia figură angelică, își prepară intrarea în dialog printr-o formulă avocățească cu ornamente de flaterie (tipul de la eche cunoaște metoda, dar se amuză acru, lăsîndu-și secundul să-și desfășoare pledoaria și în același timp încercînd să formuleze înainte ca secundul s-o facă, ideea finală în folosul căreia Puiu își dezvoltă strategia) după care își expune propriul lui plan de drum. Skiperul să se culce liniștit. El va pilota iahtul în strîmtoarea Tenedos, dublînd insula Bozcaada prin larg. Vîntul a scăzut spre forța 6... Va guverna cu toată atenția. Dealtfel vîntul îl va duce singur la Bozcaada. Oricum scutim 25 de mile de incertitudine și alte 40 pe puțin din Lemnos prin Imroz la Dardanele. Secundul umflă

parşiv distanţele, le mai asezonează cu posibile reveniri ale lui Meltemi la forţa 8, insinuiază că nu garantează trăinicia velelor, pledoarie inutilă pentru că soluţia lui se impune de la sine şi skipperul îşi spune că dacă nu se culcă în următoarele minute, va cădea peste bord adormind la echea de care nu s-a despărţit de peste 18 ore.

Aşa că, politicos, face volta pe valul care-i vine mai la îndemînă şi trece echea secundului care, vizibil, jubilează interior.

Aşa sfîrşeşte pentru skipper a 6-a zi de navigaţie de la plecarea din portul Ormos Murathokampou — insula Samos. Prăbuşirea în somn este de fapt un vertij urmat de ruperea oricărui contact cu sinele său. Un fel de moarte temporară, cu atît mai stupidă cu cît skipperul este convins că are o veşnicie de moarte după cariera lui pămîntească şi că aceste cîteva ore de arvună, sînt de fapt un sacrilegiu la adresa prea scurtei lui stări de convieţuire amiabilă cu sinele său conştient.

Oricum arvuna s-a dat, a fost primită şi skipperul s-a trezit într-o linişte desăvîrşită. Nici unul din zgomotele care i se fixaseră în celule nu-l mai bîntuiau, rîcîindu-i nervii. I se şterseseră de pe timpane mugetul vîscos al valurilor, tînga şi ţiuitul arboradei, bubuitul ciocanelor de apă în coca, plescăitul mizer al apei din santină. Tăcerea aceasta profundă se asociază unei lumini crepusculare, în griuri moi, blînde, pline de linişte. Este o revenire la sine aproape muzicală. Tipul de pe cuşetă realizează instantaneu situaţia lui *vis-à-vis* de univers. Se mustră aspru pentru dublarea orelor de somn şi prelungirea neloială a cartului secundului. Cînd îşi scoate capul a-toateştiutor pe spirai, stupoare ! Constată că se află exact în strîmtoarea Tenedos, între peninsula din extremul sud-est al insulei Bozcaada şi golful adînc de pe continent, că reprezentarea grafică de la hartă nu prea seamănă cu ceea ce vede de la bord, că secundul, este livid şi încercănat şi că vîntul a scăzut la forţa 3/4, bătînd cu un cart dinaintea traversului.

Peste peisajul cu înserare, aceiaşi pace biblică, fără nici un hîrîit mecanic, întîlnită atît de des în această parte de lume.

Secundul şi-a ţinut promisiunea. A pilotat iahtul în strîmtoarea Tenedos. Este acum datoria skipperului să-l piloteze la gura Dardanelelor şi să-şi atribuie sieşi noaptea care-l desparte de Egeea.

Din nou fascinanta oră zero!

Iată deci Tenedosul grecilor antici. Iată deci insula Bozcaada, cea care atît în „Croazieră contra cronometru" cît şi „În luptă cu Meltemi" a trecut echipajul iahtului *Hai-Hui*$_2$ prin încercări grele. Iată insula sub vîntul căreia am căutat adăpost nu mai departe decît azi noapte, noapte de iad, noapte a supliciului cu deferlanţi bezmetici ameninţînd să ne trimită direct în Hades, cu chiotul nebun al vîntului şi cu toate deliciile cunoscute, menite să ne sature de croaziere cu vele pe tot restul zilelor (Iarăşi am jurat strîmb, asta la Ormos Marathokampou, ba şi secundul a jurat că nu vom mai vedea marea decît la cinematograf).

Deci, iată insula !

Secvenţă peisagistică avînd ca fundal muzical sforăitul viguros al sergentului de pompieri de odinioară, care-şi recuperează forţele cu o lăcomie demnă de zei.

Se vede un fel de promontoriu prăpăstios şi ard dublat de stîncile atît de frecvente aici, un golfuleţ vîrît sub umărul unei înălţimi golaşe, casele risipite ale unui orăşel, ceva între un sat mai mare şi un tîng mai mititel, lumina cu sclipiri care ne-a călăuzit azi-noapte, solul este roşcat, brăzdat adînc de albiile unor şuvoaie inexistente, un cargo roşu, de fapt un minicargo face manervă să intre în port şi skipperul amorsează prima voltă care ducîndu-l adînc în golful intrat în continent să-i permită să dubleze peninsula joasă care desemnează limita nordică a strîmtorii Tenedos.

Din punctul de vedere al omului de la eche acest golf, ca şi vecinătatea sudică a insulei, nu spun nimic bun. Coasta golfului este foarte joasă, terminînd cîmpia li-

torală lată de cîţiva kilometri, poate doi-trei, asta însemnînd funduri mici consemnate pe hartă, cum funduri mici sînt şi în apropierea pintenului trimis de insulă în strîmtoare. Cuminte şi inteligent este ca voltele să fie scurte, să se evite tentaţia bordurilor trase pînă sub coastă spre a cîştiga în distanţă şi, oricum să se întipărească în minte conturul strîmtorii, astfel încît lăsarea întunericului să nu anuleze stabilirea poziţiei iahtului faţă de uscat. Golful de pe continent este punctat de două localităţi, un sat pescăresc şi o aşezare tipizată cu aer marţial, ostăşesc, fapt care-l face pe skipper să scurteze volta din tribord şi s-o lungească pe cea care-l apropie de insulă.

Este o înserare confuză, muiată în culori incerte şi pîcloase.

Meltemi şi-a încetat existenţa, lăsînd loc unui vîntişor moderat şi burghez. Skipperul îşi spune că au trecut cele două săptămîni de activitate intensă în care Eol şi-a golit burdufele cu vînturi şi că ne aflăm în pauza de cîteva zile în care Meltemi îşi odihneşte bojocii şi că, oricum, mîine în zori trebuie să ieşim de sub domnia lui tiranică şi să urcăm spre casă.

Meseria pe care o face la bord este destul de sărăcăcioasă şi plictisitoare. Pilotează pînă la trei cabluri de Bozcaada, face volta, cade uşor pieziş pe coasta anatoliană, asta însemnînd un cîştig de o jumătate de milă spre nord, iarăşi volta cîştigînd altă jumătate de milă spre nord faţă de coasta insulei şi mereu de la capăt, monotonia asta aparentă fiind tulburată de două evenimente : unul exterior, aprinderea luminilor în portul de pe insulă şi altul interior, un fel de revenire ciudată la identitatea celui de la masa de lucru şi la fişele de lectură abia încheiate de plecarea în croazieră, fişe pornind de la Alfred Fouille şi ideile forţă şi sfîrşind cu acel „călător în secol" plin de ironie şi umor, fost voluntar în Regimentul 126 infanterie al armatei franceze din 1939, domnul Bertrand de Jouvenal — baron des Ursinnes — şi al său sistem de gîndire prospectivă, gîndire care refuză cu demnitate să zeifice matematica şi să accepte măcar ideea de dogmatism ; iar ceea ce l-a făcut cu totul simpatic omului de la Grădiştea a fost severitatea cu care, nesperiindu-se de morga infailibilităţii, a supus examenului critic acele

concepţii sacralizate, cu vana pretenţie de a deţine adevărul absolut. Desigur că skipperul n-a trecut superficial peste scrierea numitului baron cu totul progresist, intitulată „Politica privită ca istorie", scriere legată intim de preocupările omului de la eche, nici peste ideea insului capabil să producă un *eventus* — adică un eveniment, nici peste altă sferă de idei în care liberatatea se defineşte ca factor dinamic al provocării necesităţii. Toate astea pentru bunul şi simplul motiv că skipperul cochetează neruşinat cu practica unor asemenea idei, starea de *Poesis* provocată de aprinderea luminilor pe insula Bozcaada neexcluzînd triada dinamică : cunoaştere, valorificare, acţiune, triadă într-un fel stînd nu numai la originea cărţilor sale, dar şi la sorgintea acestui periplu egeean, el însuşi un *eventus,* rod al concepţiei enunţată mai sus, potrivit căreia libertatea înseamnă şi putinţa provocării necesităţii. A necesităţii interioare de a naviga cu vele. A necesităţii sociale de a da micilor bărci cu pînze gustul cunoaşterii. A necesităţii de a înfrînge rutina şi cadrele de viaţă prefabricate şi prestabilite.

Iată din nou turcii contemporani demonstrează skipperului că au moştenit de la strămoşii lor harul iluminaţiilor, că iluminaţia feerică este o necesitate interioară care le valorizează disponibilităţi spirituale, îi echilibrează şi le crează după o zi de muncă, starea de *Poesis* mai sus amintită, sporindu-le evident calitatea spirituală a vieţii şi confortul domestic. Peste tot în lume, o localitate iluminată văzută de pe mare dobîndeşte un ce fascinant. De cele mai multe ori oraşele-porturi au o anumită monotonie, o liniaritate funcţională evitînd esteticul.

La Istanbul există o iluminaţie suprastradală, o iluminaţie din afara sferei funcţionalităţii şi utilităţii, o iluminaţie estetică, poate cu funcţii religioase ; dar prepondereni feerice, de basm oriental.

Odată cu aprinderea luminilor în portul minuscul Bozcaada, skipperul asistă la trecerea lui în feerie şi basm. Oamenii izolaţi pe insula bîntuită de Maltemi şi singurătate, luptă împotriva stihiilor pustiului de sine, şi prin orgia strălucitoare în care-şi înveşmîntează aşezarea. Se văd limpede becurile iluminatului public desenînd străzile sinuoase urmînd capriciul în terase al reliefului. Se văd

bine luminile domestice, tihnite ale caselor, mai mult risipite după capriciul grădinilor decît după rigoarea restrictivă a edililor. Acestor salbe de lumini desenînd volute pline de fantezie li se adaugă o superluminație alcătuită din mari lampadare verticale cu neon care pun pete albăstrui pe roșiaticul iluminatului public și alte lampadare galbene, ghirlande și salbe sau numai pete de lumină, transformînd un tîrg minuscul într-o cetate de basm. Nu știu cît își bat capul edilii tîrgului cu problemele reciclării materiei în formă finită, cu reversul nefast al centralizării excesive cu mitul soluțiilor matematice, în fața pramatică a discursului politic, cu construcțiile viitoriste și cu celelalte multe alte construcții și reflecții asupra viitorului posibil ; dar ceea ce văd de la bord este o cauză feerică în care spaimele străvechi ale umanoidului, spaima de foame, spaima de duhuri malefice și spaima de tirania puterii absolute și discreționare, sînt vindecate prin iluminație care învinge beznele, umanizînd profund locul acesta atît de crîncen pustiu fără lumină.

Spre ora 22 sau spre o oră apropiată, skipperul aduce iahtul la un cablu sud de stînca Șimali, marcată de o lumină cu sclipiri. Un cabotor ieșit din portul insulei Bozcaada dublează stînca trecînd printre aceasta și insulă. Cum apropierea stîncii Șimali în noaptea de păcură este sumbră, cum sclipirile luminii care-o marchează lansează în întuneric avertismente dramatice, skipperul o dublează prin est, acolo unde este mai multă apă liberă în tribord și, ca să nu-și trezească secundul din somnul greu și binemeritat, încearcă să-și alcătuiască mental un plan de drum, reproducînd din memorie conturul coastei, al așezării insulei și al stîncilor Tavșan. Nefiind locul cel mai potrivit să lase echea, briza suflînd moderat, dar nu slab, neputînd coborî la masa de navigație, în imposibilitate să ia relevmente, să măsoare distanța și să raporteze totul la hartă (viciul cel mai grav al echipajului în doi pe mările din estul european, capricioase, pline cu pericole de navigație, brăzdate în toate sensurile de tot felul de nave) skipperul distinge limpede grupul de sclipiri al unui far cam la traversul iahtului, acesta avînd prova în 50° pe coasta asiatică. Foarte departe, abia bănuit în lungul coastei con-

tinentului zăreşte lumina altui far, sau i se pare c-o zăreşte.

Întuneric de smoală.

Volta spre coastă este una sub tensiune. Dublată de stînci, cu adîncimi mici, cu întunericul mai dens din pricina înălţimilor care coboară de la Ezine spre Troia umbrind marea, coasta devine ostilă. Cu atît mai ostilă cu cît skipperul a văzut cu ochii lui cum rîurile asiatice au transformat marile cetăţi-porturi în cetăţi de uscat, împotmolindu-le golfurile, transformînd un ţinut sănătos de pe malul mării într-o mlaştină mărăcinoasă, cuib infestat de ţînţari şi friguri, cum aluviunile cărate veacuri în şir au format întinsuri-capcană în care chila înfiptă imprudent rămîne prizonieră şi nava părăsită se transformă în epavă.

Dacă farul văzut la orizont este cel de pe capul Hellas, iar cel de la travers marchează insula Tavşan, dincolo de 6 mile, atunci este bine să se evite coasta şi să se facă o apropiere de Tavşan cînd secundul va fi trezit şi trecut în observare, îşi spune skipperul, pregătindu-se să întîmpine senin fabuloasa oră zero a acestei nopţi în care se desparte de Egeea, poate pentru totdeauna. Ar fi atît de trist şi pustiu şi chinuitor în singurătatea nopţii, dacă skipperul n-ar întîlni mereu amintirile vii ale acestui spaţiu mirific. Dacă n-ar reuşi să definească istoria ca pe unitatea dialectică a trecutului, prezentului şi viitorului. Dacă n-ar înţelege Efesul, ori Troia, ori Mytilene, ori Chios şi Kos în permanenţa lor etnocentrică, dacă n-ar fi fost martor şi participant la lupta seculară dintre imperialism şi acelaşi etnocentrism salvator al comunităţilor naţionale ; dacă n-ar fi sesizat liniile de forţă după care s-au interpătruns şi amalgamat marile culturi ale Orientului Apropiat şi ale Egiptului antic, ale spaţiului insular grec şi ale oraşelor-cetăţi greceşti din Asia Minor, oraşe-cetăţi, oraşe-porturi întruchipînd în organizarea lor spaţială o foarte limpede concepţie asupra funcţionalităţii organismului urban. Dacă nu l-ar fi întîlnit pe Orfeu şi Arhiloh poetul iambic, atît de intim legat de propria lui biografie. Pe Sapho şi pe Hyppocrate, acolo sub platanii uriaşi ai Kosului, ori plimbîndu-se seara pe sub palmierii în coroana cărora foşneşte briza ; ori pe Homer, ah ! eternul Homer căruia i s-a ridicat un altar pe Argeş, unde, la culesul viilor, cînd Dyo-

nissos se duce la culcare înconjurat de nimfe şi hetaire umplînd luncile cu tonuri licenţioase, atunci, la ceasul cînd răsare luna, i se aprind smirna şi tămîia purificatoare de gînduri, ca celui de la care truda noastră purcede.

Şi cum s-ar putea recunoaşte skipperul în ai săi cei vechi, înainte umblătorii, de la Zamolxis adordînd soarele şi bărbăţia, dreptatea şi netemerea de moarte, dacă s-ar trece în această noapte peste înţeleptul fiu al Samosului, Pythagora ?

Cum poate fi pustie fabuloasa oră zero în marea aceasta brăzdată de siajul triremelor aheene, de ecourile poveştii frumoasei Elena şi mereu de prezenţa hexametrului, domn de drept al acestor ape şi al acestor pămînturi, emanaţie a faptului născut din fapt şi cum poate fi singur skipperul cînd uraniscul se roteşte lin deasupra mării, restabilind simţul proporţiilor şi pe al echilibrului ? Cînd insulele i-au dezvăluit ceva din misterul şi geniul lor, cînd înserările în mov l-au tulburat în adîncul de unde izvorăşte omenescul şi întrebarea ?

Şi cum mai putem fi singuri, cei de la bord, cînd ne-am întîlnit cu noi înşine sub ţărmul neîndurător al insulei Ikaria, redescoperindu-ne mereu în forţele proteice ale subconştientului născător de alţi noi înşine, compoziţie ciudată de neînduplecare şi poezie lirică ; de tărie neclintită şi vis ?

Cum ar putea fi singur skipperul la echea bravului *Hai-Hui*$_2$, cînd şi-a redescoperit voluptatea plutirii cu vele sub cerul înstelat, în pologul căruia s-au născut legendele şi miturile, filozofiile şi religiile, istoriile şi ştiinţele, artele şi eresurile acestei cîtimi exemplare de umanitate ? !

Cîndva, la scăpătatul nopţii, lipsa ceasurilor încarcă timpul de semnificaţii, skipperul poate urmări cum cabotoarele venite de la Izmir, ori din alte porturi turceşti, descriu un arc de cerc ocolind prin larg stîncile Tavşan şi intră în fluxul dens al circulaţiei din gura strîmtorii Dardanele. Se aud maşinile navelor. Se văd luminile de drum tăind catifelele nopţii.

Este vremea să fie trezit secundul şi trecut în observaţie.

După cum a sosit clipa despărţirii de lumea egeeană, lume din totdeauna aparţinînd skipperului ca o moştenire care-i dublează lumea primordială.

Încă un minut sub constelaţia Lirei.

Lira lui Orfeu.

Încă un minut sub vraja catifelată a acestui cer.

Încă un minut cu sine însuşi şi Homer.

Să fi fost totuşi prea tîrziu ? Să fi rămas totuşi dator timpului cu dobînda investiţiei făcută în edificarea sinelui ?

Cine-o poate spune ?

Oricum, trebuie bătut clopotul şi chemat echipajul pe punte.

De la stîncile Tavşan la Çanakkalé

La ivirea luminii în ziua de *Duminică 18 august,* iahtul *Hai-Hui*$_2$ se găseşte între stîncile Tavşan, cu tot echipajul la posturi, cu Meltemi lipsă la apel, cu briza muribundă, avînd în prova tribord spectacolul jalnic al unei epave de caic despuiată de înveliş, adică doar chila din lemn şi coastele, chila cocoţată pe o stîncă, acolo unde a eşuat nava. Desigur se apreciază construcţia de excepţie a cuplului chilă-coaste, care a rezistat şocului acestuia cumplit, asta se face sonor, spre a uita ultimul ceas al nopţii cînd echipajul a făcut zeci de tentative să dubleze insula Tavşan şi cînd, de cum ieşea la larg, curentul Dardanelelor şi briza muribundă roteau iahtul şi-l aduceau iarăşi şi iarăşi în spatele insulei şi al stîncilor pe care zac trei epave identificate de echipaj.

Cu răbdare infinită, folosind fiecare adiere ieşim pe un şenal care desparte insuliţa de stînci. Semnalizăm unui caic în trecere fără să primim nici un răspuns. Se pare că majoritatea navigatorilor pe navele cu maşini ignoră cu o anumită doză de cinism, micile nave cu vele. Ieşim de sub

spectrul hîd al acestui microunivers malefic *Hai-Hui*$_2$ urcă lent sub velatura de drum, spre capul Kumkale. Cerul cu nori lenticulari prevestește vînt și prevestirea se și înfăptuiește spre orele 10 cînd vîntul se întărește, briză moderată, anemometrul arată 6 m/s, se pare că Meltemi s-a săturat de odihnă, direcția din care bate este din babord și dinaintea traversului, dar pînă să se dezmeticească, lochul arată 6 noduri și *Hai-Hui*$_2$ urcă strîns spre gura Dardanelelor.

Echipajul simte cum se ușurează de coșmarul ultimilor zile de navigație. Este mai volubil. Mai deschis spre lumea mare. Au loc cîteva întîmplări notabile. Una este aceea că skipperul hotărăște să urce pînă la cap Kumkale în volte scurte și în imediata apropiere a coastei, spre a nu cădea iarăși în ghiarele lui Meltemi. Asta înseamnă borduri lungi spre coastă, pînă cînd se văd stîncile sub etravă și borduri scurte spre larg. Voltă după voltă, urmate de alte volte după volte și spre orele 13, *Hai-Hui*$_2$ se află la 5 cabluri sud de cap Kumkale și întinsura care-l precede. Apa începe să bată în verde-gălbui, apoi în verde-brun, semn de apă mică, încă o voltă, o lovitură surdă în chilă, secundul aflat la eche face ochii mari, dar Meltemi, numit de turci *Imbît,* intervine salvator de data asta și împinge iahtul spre larg, unde un 12 metri turcesc, doar sub foc și cu motorul, iese din strîmtoare și se apropie să ne salute.

Cum vîntul este constant și volubil, cum alura nu este favorabilă, secundul instigat de skipper ridică la straiul pupa pavilionul național din marele pavoaz. Dorim să dublăm fortul Kumkale, observatorul și stația meteo cu velele, lucru mai puțin obișnuit și vrem să se distingă net cărei națiuni aparținem.

Trezit din mahmureală și eliberat de toane, Posesseidon ne zîmbește îngăduitor.

Se pare că-i place cum urcă *Hai-Hui*$_2$ cu vîntul dinaintea traversului.

Este o premieră absolută la bord și echipajul se bucură intens. Lochul indică 7 noduri, 2 din acestea 7 se datorează curentului din prova, poate 3 ; oricum rămîn 4 pe seama lui *Hai-Hui*$_2$, lucru care umflă pipotele și bicepșii

marinarilor, nu într-atît încît să nu se pună bătrînul *Veterok* la post și, pentru orice eventualitate, să fie încercat.

Hotărît lucru, am intrat în grațiile lui Posseidon. Ori poate în ale unei sirene mai sprințare, cine poate jura pe mare că nu este așa ? ! Motorul pornește la sfoară. Secundul îl încălzește și cu elicea decuplată îl lasă la post. Controlează plinul rezervorului, se aferează, este mîndru de reușita intervenției lui tehnice din Kos, cînd a desfăcut motorul în părțile lui componente, vîntul ne urcă peste 3 mile în strîmtoare, asta înseamnă o oră de motor economisită, apoi face reverențe și, plictisit, pleacă să hoinărească aiurea.

Pe la 14, 30 începem navigația cu motorul, la sud de capul și întinsura Kepez, cu atenție sporită să nu repetăm experiența din „Croazieră contra cronometru". Aspectul coastei asiatice începe să fie duminical și estival. Micile localități adunate în jurul hotelurilor și strandurilor sînt pline de lume. După ce dublăm capul Kepez și urcăm baia largă la sud de Çanakkale ne ajunge din pupa motorcruizerul *Ozben*. Avem o viteză lamentabilă, iarăși am înfășurat pe elice cine știe ce pungi din plastic, de-abia alunecăm în lungul coastei folosind contra-curentul, *Ozben* este plin de fete și băieți bronzați care-și dau seama că sîntem în dificultate și ne fac semne grăitoare că vor să ne ia la remorcă.

Răspundem la fel de prietenos, refuzînd ajutorul.

La dracu. Remorcajul nu este vocația lui *Hai-Hui*$_2$. Ne descurcăm și singuri. Tîrîș-grăpiș, gata să eșuăm cînd vrem să folosim contra-curentul și stînd pe loc atunci cînd groaza întinsurilor ne lăsăm în șenalul navigabil, abia dublînd bărcile de agrement ancorate pitoresc în lungul coastei asiatice, ajungem în baia Çanakkale plină de oameni care se scaldă și brusc avem sentimentul verii și al vacanței. Știm că în croaziera cu vele nu încape rutina, același drum străbătut de nu știu cîte ori fiind mereu altul datorită condițiilor hidro-meteorologice schimbătoare ; dar, cu toate că avem de traversat două strîmtori importante ale Europei și două mări, nepermis de ușuratic ne spunem că sîntem acasă.

Dublăm geamandura din gura portului de iahting, notînd o aglomerație impresionantă de vedete de patrulare

şi de vedete torpiloare, fără să comentăm cauzele acestei prezenţe în forţă. Intrăm în portul de iahturi Çanakkale spre orele 19,30 şi la indicaţia omului în uniformă de la cheu, ne legăm la o şalupă la rîndul ei legată de mal. Aglomeraţie de iahturi. Miros de chebab. Lume la plimbare. Terasele locantelor pline. Strada vie, plină de culoare şi zumzet, este doar duminică seara, cald, forfotă de bărci de pescuit şi de agrement, feribotul care pleacă spre coasta europeană înghite şirul lung de maşini şerpuind spre oraşel, are punţile pline de pasageri, sîntem îmbrăcaţi cum se cuvine şi urmează să obţinem permisiunea de a înnopta la cheu, fără să renunţăm la regimul de tranzit.

Secundul pleacă la autorităţile de resort cu documentele de bord şi revine rapid cu autorizaţia de a rămîne la cheu pînă mîine de dimineaţă. Sîntem liberi, ne odihnim în voie, putem cumpăra pîine şi carburant, aici se ştie ce înseamnă să navighezi 6 zile şi 6 nopţi împotriva lui Imbît.

Ce senzaţie stranie să atingi caldarîmul. Ce greţoasă senzaţie să-l simţi ondulîndu-se, ridicîndu-se cînd într-o parte, cînd în alta. Să-mi stăpînesc pofta de a-mi dezmorţi picioarele. Altfel fac de rîs pavilionul, părînd în aşa hal de beat încît nimeni nu va da vina pe mare. Să mă reobişnuiesc cu condiţia de pămîntean supus tuturor legilor care mă guvernează, mă stăpînesc şi mă împing în anonimat, începînd cu legea gravitaţiei.

De la Çanakkalé la Istanbul

Luni 19 august deşteptarea se dă la bord imediat după răsăritul soarelui. Se constată că vechiul ceas Ruhla înţepenit după baia din santină şi-a reluat bunul obicei să funcţioneze dar că, neputîndu-i potrivi orarul şi minutarul, singura modalitate de a-l folosi este să comparăm ora pe care-o indică cu ora unui ceas adevărat şi să stabilim diferenţa. O facem, raportîndu-ne la ceasul primului pescar apărut la cheu. Ora adevărată este egală cu minus 6 din ceea ce ne indică ceasul nostru. Excelent.

Puiu găseşte o brutărie deschisă în zori şi brutarul plin de voie bună îi scoate pîinea din cuptor. N-am mai mîncat pîine caldă sau proaspătă, de cînd am plecat de aici în 27 iulie. Pîine fierbinte, cu coaja crocantă, salam de Sibiu şi apă minerală de Borsec. Un regal.

Se cunoaşte restul ritualului.

Ne samarizăm şi aducem canistrele de la pompa de benzină aflată dincolo de parcul oraşului, peste care-a trecut aglomeraţia duminicală cu toate reziduurile de rigoare. Facem plinul de apă. Se controlează iahtul de la prova la pupa. Fiecare întinzător, fiecare bolţ, fiecare siguranţă. La 8,35 plecăm cu motorul din portul de iahturi Çanakkale, la 9,30 dublăm cap Nara şi întinsura lui periculoasă, speculăm contra-curentul şi urcăm bine dispuşi spre Gelibolu. Motorul n-ar fi consecvent cu sine însuşi dacă nu s-ar opri net în contra-curent, la 2 mile nord de cap Nara. Se ţine iahtul cu randa pînă cînd secundul îl convinge să înceteze greva.

Skipperul notează pentru sine schimbarea totală a mediului şi a condiţiilor de navigaţie.

Egeea rămîne un univers aparte, perfect definit material şi spiritual, o lume ciudată de arhipelaguri pline de poezie aspră, înconjurate de o mare albastră, încă albastră şi strălucitoare, o lume în care morbul veacului — supertehnica — n-a reuşit să răstoarne echilibrul om-natură creat de veacuri, rămînînd doar să amelioreze condiţia vieţii, nu s-o robească molohului nesătul de bogăţiile pămîntului ; iar peisajul, adică natura, a rămas mai pretutindeni în benefica ei stare primordială, emanînd efluviile parfumate şi dătătoare de viaţă ale vegetaţiei, impunîndu-şi ritmul biologic amplu, care echilibrează şi tonifică, menţinînd omul aproape de propria lui natură.

Meltemi face parte organic din lumea egeeană.

Navigatorul cu vele care nu-l cunoaşte, nu cunoaşte Egeea. Terifiant şi calin, mîngîietor şi ucigător. Maltemi impune un ritm de viaţă, fixează locul şi structura aşezărilor umane, polizează caractere şi roci, lărgeşte perspectiv, impune reacţii, cere riposte, lucrează lumea egeeană şi-i dă un farmec sălbatec care a robit disponibilităţile interioare ale omului de la eche, conştient că Dardanele fi-

xează în spațiu hotarul dintre două lumi esențial deosebite. Avem în babord Europa și asociațiile se impun de la sine. Avem în tribord Asia Minor. Orice comentariu se transformă în pedanterie.

La ora 13 acostăm la cheul șantierului Yakup Aksoy. Poate găsim o soluție să oprim infiltrația de apă. Șantierul pare pustiu. Sînt trei cabotiere pe cală de construcție și un iaht somptuos, poate un 18 metri, dar nu se vede țipenie de om. În schimb s-au înmulțit vilele, a apărut un local cu terasă amplă, nu departe de șantier trece autostrada la care, încă anul trecut se lucra. Secundul plecat în exploatare se întoarce cu fiul mai mare al prietenului nostru Ercument. Este un tînăr foarte reușit, care și-a petrecut cîteva vacanțe la Poiana Brașov și pe litoralul rămânesc, care ne spune că cei doi patroni sînt la Istanbul, unde-l reclamă ritmul afacerilor, că băncile nu-i mai creditează și așa se explică lipsa de activitate pe șantier, dar tînărul Ferhan care este de pe acum coacționar pe lîngă tatăl său își construiește iahtul amintit mai sus, pe care-l va dota cu două motoare Volvo-Penta de cîte 500 de cai putere fiecare. Skipperul nu este nici pe departe un economist, dar are ochiul limpede și surprinde aici, la șantierul pustiu, ceva din secretul prosperității marii finanțe.

Cu toată lipsa de credite, afacerile sînt prospere pentru că patronii nu sînt numai armatori. Deopotrivă sînt mari comercianți, au prăvălii la Gelibolu și Istanbul, sînt proprietari funciari, au și ateliere meșteșugărești, rețeaua producătoare de profituri este largă, cînd o ramură stagnează, este prosperă alta, rigorile crizei sînt suferite de mîna de lucru, asta este evident, singurul om rămas în pîine la șantier fiind un fel de maistru-administrator. Fratele mai mic al lui Ferhan va fi trimis în Suedia, să facă o școală navală, spre a deveni comandant pe una din navele tatălui său. Averea nu este divizibilă, ea va fi transmisă primului născut, ceilalți copii fiind doar beneficiarii cîștigurilor realizate de afacerile clanului.

Ferhan aduce fructe și apă minerală autohtonă.

Cînd deschidem Borsecul, (sînt prezenți la bord cei doi frați și maistrul șantierului) cucerim asistența. Borsecul care domolește tăria coniacului. Borsecul care face furori,

ca şi salamul de Sibiu. Cum nu se poate lucra la iaht, escala se scurtează şi la ora 18 *Hai-Hui*$_2$ pleacă de la cheu luînd drum spre Gelibolu, ajutînd motorul cu randa. Se notează în „Caietul de cart" că este prima zi de navigaţie, cînd, de la plecarea din Ormos Marathokampou, avem hainele de cart uscate.

La ora 20 sîntem la traversul capului Çankaya, abia trăgîndu-ne sufletul din pricina traficului maritim, o înghesuială de nave care se foiesc în ambele sensuri ; la ora 20,35 aflîndu-ne la traversul bancului Zincirbozan · se stopează motorul şi se reia navigaţia cu vele într-o lene supărătoare a vîntului.

Ca deobicei navigăm în afara drumului vapoarelor.

Obligaţi să facem volte, tăiem acest drum şi skipperul aflat la eche se canoneşte să urce coasta Anatoliei cînd, spre orele 24, un cabotor în afara căii maritime, este gata să ne spintece cu etrava lui neagră. Secundul năvăleşte la motor şi după manevre de evitare ne acordăm zece minute de motor care ne aprojie de coasta asiatică unde, sperăm să fim lăsaţi în ale noastre.

Marţi în 20 august spre orele 8, ne dublează nava *Poiana* care schimbă de drum, se apropie de noi, cei de la comandă ne fac semne amicale, dar văzîndu-ne optimişti şi entuziaşti nava îşi continuă drumul. A trecut vremea cînd velierele se apropiau bord în bord şi de la o navă la alta se făcea schimb de ştiri şi de corespondenţă. Asta înseamnă să n-ai radio-telefon la bord. I-am fi rugat să dea un telefon acasă şi să anunţe că într-o săptămînă ajungem şi noi.

Marţi, zi cu ghinion.

Muncim greu să urcăm spre ieşirea din partea largă a strîmtorii Dardanele. Desigur, am trecut pe harta nr. 43 „Marea Marmara" şi cu toată bunăvoinţa echipajului, abia la ora 14, pe o căldură de iad, putem dubla capul Karaburun, ca la o milă în largul lui vîntul să ne lase net, repetînd într-un fel momentul relatat în „Din nou spre Sud", exact în acelaşi punct.

Iahtul se află la S—S.V. de arhipelagul insulelor Paşalimani mai exact la S-S.V. de insula Avşa, despărţită de insula Paşalimani prin strîmtoarea Arablat şi anume în Strîmtoarea de vest care leagă marea Marmara cu golful

Erdek. Harta indică un curent care ar avea direcţia paralelă cu coasta Anatoliei, contrar curentului NE—SV din Marea Marmara. Nu avem nevoie de acest curent care ne-ar împinge spre fundul golfului Erdek, dublat acum aproape 10 ani în maşină, pentru o recunoaştere a acestei lumi dorite, avînd-o ca secund pe soţia mea.

Vrem să ieşim la mare liberă dublînd insula Marmara, fie prin est, fie prin vest, ca apoi să luăm drum direct la Istambul.

Echipajul da, vîntul ba.

Începe jocul de-a picătura chinezească şi al stăpînirii de sine. Ne aflăm, normal, într-un anafor construit din acel contra-curent combinat cu o seamă de curenţi venind printre cele patru insule ale arhipelagului, anafor care ne roteşte cînd apropiindu-ne de capul Karaburun la sud-est de care se află tîrguleţul Karahiga, escală plină de tihnă într-o altă croazieră cu *Hai-Hui*$_2$, cînd îndepărtîndu-ne de el şi împingîndu-ne spre golful Platania din sud-vestul insulei Avşa. La ora 17,01 constatăm că în ultimele 24 de ore am făcut numai 41 de mile, cînd în vînturile constante norma unui velier mic este de cel puţin 100 de mile în acelaşi timp. Se pare că această zonă a mării Marmara de sud-vest stă sub cu totul alt regim al vînturilor, decît zona de nord-est a bazinului egeean.

Între orele 17,01 şi 18,20 aşteptăm ca vîntul să-şi facă jocul şi să-şi precizeze intenţiile.

Aşteptare zadarnică.

Avînd timp şi condiţii să-şi studieze harta, skipperul hotărăşte să ajungă în strîmtoarea Marmara prin strîmtoarea Kutali care desparte insula Avşa de insula Kutali, să dubleze insula Marmara prin sud şi să pună prova pe arhipelagul Prinkipo de unde, folosind contracurentul, să urce Bosforul pînă sub Turnul lui Leandru. Este drumul cel mai scurt, avînd un singur inconvenient : adîncimea mică a strîmtorii Kutali, sub 5 metri, stîncile şi epava de la cap Agios Triada.

Ordinul de a porni motorul stîrneşte entuziasmul secundului.

La dracu.

Ne-am copt destul.

La lăsarea întunericului dublăm stînca Ron, vedem aprinzîndu-se luminile pe insula Avşa, e o localitate-port netrecută pe hartă, iar pe insula Kutali se află un cătun pescăresc compus din cîteva case, luminat şi el sărbătoreşte, mistificîndu-şi astfel identitatea. Trecerea prin strîmtoarea îngustă şi puţin adîncă se face avîndu-l pe secund observator în prova iahtului. Desigur că motorul se opreşte exact în partea cea mai îngustă şi cea mai puţin adîncă. Se ridică în timp record randa. Se fac simţite rafelele trimise de pe vîrful Ilias al insulei Marmara, înalt de 707 metri.

Dar cum sîntem rodaţi, se porneşte motorul care avînd pompa de apă defectă, atunci cînd se încălzeşte prea tare, intră în grevă. Cu randa şi cu motorul dublăm cap Voli de pe insula Avşa şi punem prova pe portul Marmara. Se repetă senzaţia avută la aprinderea luminilor pe Bozcaada, amplificată la o putere n, indefinibilă. Skipperul văzuse portul Marmara, ziua şi îndeaproape. De nerecunoscut după cîţiva ani, noaptea. O explozie luminiscentă şi fluorescentă, ghirlande de lumină şi flăcări albăstrui de neon, o calitate alb-strălucitoare a luminii, parcă ar fi reverberată în mari cupe de cleştar şi, cînd entuziasmul atinge diapazon înalt, ciocanul de vînt care ne aduce la realitatea bordului.

Este ora 22.30.

Tot echipajul rămîne la posturile de manevră.

Se navighează cu randa şi focul inter, în volte, cu bordul scurt spre insula Marmara şi cel lung spre arhipelagul Paşalimani. La intervale de ore, se văd luminile de drum ale caicelor intrînd între insulele al căror contur teşit abia se distinge în noaptea de un întuneric dens, păstos. Se repetă în mic şi cu forţa rafalelor la jumătate, ceea ce s-a întîmplat sub vîntul insulei Samos. Dublăm Marmara în volte, sub ciocane de vînt, făcînd cele 4 mile cît măsoară coasta de la portul Marmara la cap Venetico între orele 22,30 şi 04,30 cînd secundul este trimis la odihnă şi skipperul încearcă să dubleze capul, spre a ieşi din zona ecranată, la larg.

Se pare că nimic din ceea ce înseamnă navigaţia unui mic iaht cu vele nu seamănă cu navigaţia unei nave cu maşini. Zgribulit în cockpit, urmărind metamorfoza întu-

nericului și a culorilor, skipperul se trudește să iasă de sub ecranul insulei, lăsînd iahtul să deriveze spre insulița Halko de lîngă coasta peninsulei Kapîdagî, pe care continentul o împinge mult în marea Marmara.

La ora 40.30 skipperul prinde o aripă a vîntului de N—NV care-l scoate de sub ecranul insulei, împingîndu-l în cercul făcut de șalupele și bărcile de pescuit care-și întind năvoadele.

Miercuri 21 august este o zi de rutină, monotonă, făcută să încerce la cald, nervii echipajului. Regimul vîntului se pare că se supune regimului termic al celor două continente. Calm plat pînă la orele 10.20, apoi briză slabă care se întărește pe măsură ce se încălzesc coastele continentelor, navigăm cu 3 noduri în drum de 70°, apropiindu-ne de ruta navelor, apoi ridicăm la post genovezul 1, ca la ora 19.30 să putem naviga între drumul vapoarelor și coasta europeană abia vizibilă în babord. În asemenea condiții skipperul stă la eche și secundul se ocupă cu bricolajul : coase vele, confecționează fitile pentru așa-zisul felinar de vînt, iar lochul minte cu nerușinare, scoțînd peri albi navigatorului atunci cînd încearcă să-și calculeze punctul estimat. Nu s-a pomenit pe lume instrument mai mincinos decît lochul marin, obicei care-l scîrbește profund pe skipper, minciuna socială, ori minciuna istorică, ori minciuna mondenă, ori minciuna economică, statistică, tehnică, științifică, părîndu-i-se de gravitatea crimei, cu urmări incalculabile pentru mersul unei comunități umane, după cum minciuna zilnică a lochului i se pare o batjocură la adresa rigorilor matematice ale navigației estimate.

Mereu grăbiți să explorăm un sud cît mai depărtat, sîntem supuși tribulațiilor impuse de un drum obligatoriu : Tomis-Istanbul-Çanakkale-Istanbul-Tomis. Lucrurile s-ar transforma în croazieră turistică dacă la fiecare drum ne-am propune să explorăm porturile pitorești de pe coasta europeană, apoi de pe cea asiatică a Mării Marmara, să facem escale pe litoralul bulgăresc la Sozopol, Burgas și Varna. Nu avem vreme pentru turism și atunci luăm aceste mări în răspăr, mereu cu ochii pe loch, mai rău decît într-o cursă de viteză, lucru care anulează parțial rațiunea

intimă a acestor croaziere estivale. Nu sîntem stăpîni pe întreaga vară, nu sîntem stăpîni pe cecuri turistice, în plus risipim sezon după sezon vacanţele binemeritate ale familiilor noastre, lucru de care fiecare membru de echipaj este conştient, trăindu-l ca pe o remuşcare acidă care îi roade liniştea, răbdarea şi plăcerea navigaţiei cu vele. Nu avem nici iahtul, nici condiţiile pentru a întreprinde lungi croaziere familiale. Aşa că probozim vîntul şi noaptea de 21 spre 22 august se scurge în rutina carturilor de două ore, iar zorii zilei de :

Joi 22 august ne găsesc apropiindu-ne de aeroportul internaţional de la Yeşilköy cu 4 noduri pe loch şi cu vînt constant din N-NE cu 5 metri pe secundă. Totul este optimist pînă la ora 14.30 cînd dublăm localităţile satelit ale megapolisului. Cine vine cu un velier mic din Marea Marmara şi nu are motor sau nu poate folosi motorul, trebuie să-l înlocuiască cu răbdare de înger şi nervi de cascador. Încep voltele cu vîntul mereu deviat de relieful şi localităţile coastei, un fel de rîcîit cu un pieptăne metalic pe creştetul capului şi cum secundul are o tenacitate absolut ardelenească, o răbdare infinită şi un calm desăvîrşit, i se trece echea spre a-şi ridica aceste calităţi la rang de virtuozitate, skipperul ocupîndu-se de istorie pentru că, iată, dincolo de staţiunile satelit în rada cărora se ţes iole şi bărci pneumatice, planşe de surfing şi papuci zburători, bărci automobil avînd la remorcă schiori nautici de ambele sexe şi alte ambarcaţiuni de toate genurile şi de toate culorile, se vede masa sumbră a cetăţuii Edikule.

Secundul se întrece pe sine. Meticulozitatea lui răbdătoare oferă skipperului, ca niciodată, posibilitatea să investigheze universul mahalalelor instanbuleze, al amestecului de fabrici, docuri şi dane de alimentare cu combustibili, de moschei şi de ruine bizantine şi otomane într-o devălmăşie stranie care dă peisajului o tentă halucinantă. Fiecare ruină identificată transmite la bord un mesaj dramatic, actualizînd cu o putere de sugestie paralizantă şi sufocantă, momente atît de crud realiste, atît de crud naturaliste, încît skipperul preferă să le ţină pentru sine, cu atît mai mult cu cît aude gresia scrîşnind pe gura securii de execuţie şi vede ienicerii de cetate aliniindu-se de la celulele Brîncovenilor spre podiumul pe care este fixat butucul.

Blestemată memorie.

Peste cîteva veacuri încă, de aici în viitor ?

La 17.40 un cargo prăzuliu, cu vopseaua sărită, pleacă de la ancoră şi este gata să ne taie.

Ne aflăm în rada portului Istanbul şi urcăm spre gura Bosforului în volte îndemînatice. Vîntul se întăreşte, cum s-a întărit spre seară de cîte ori am navigat în aceste ape.

Dublăm Edikule la ora 18.15.

La ora 19.40 sîntem la traversul colinei sacre. Vedem Sfînta Sofia şi cele şase minarete ale Moscheii albastre. Vînt biciuitor. Cer de sineală. Istanbulul ros de cenuşiul pecinginos al veacurilor şi al aerului salin domină orizontul. Navigăm cu ghiul tras în ax. Skipperul a preluat echea. Secundul încearcă şi încălzeşte motorul. Începe etapa cea mai grea. Dublarea capului Ahîrcapî prin contracurentul care mărgineşte şuvoiul apelor Bosforului, traversada gurii Cornului de Aur tăiată de zeci de nave de toate tonajele, apoi dublarea capului Arnavutkyoi pe întuneric şi găsirea unui loc de staţionare în portul de iahturi Bebek.

Se întîmplă şi la Istanbul coincidenţele care-au transformat locuri îndeobşte banale, în puncte de referinţă feerice. Traversăm Cornul de Aur cînd megapolisul îşi schimbă veşminte modeste de lucru ale zilei pe straiul strălucitor de seară. Mii şi zeci de mii de lumini se reflectă tremurător în apele Cornului de Aur. Cerul de deasupra oraşului pare o cupolă de alabastru, reflectînd lumina opalescentă izvorîtă de pretutindeni şi de pe ambele continente. Nu avem disponibilităţi interioare pentru reverie. Pompa de apă funcţionînd cu intermitenţe, faptul că avem vîntul din prova şi nu putem conta pe randă, circulaţia feriboturilor, a navelor şi şalupelor de pasageri, apariţia navelor oceanice coborînd sau urcînd Bosforul, anulează orice stare de *Poesis*. Cu urechea ciulită la ronrăitul motorului, cu ochii urmărind luminile de drum care dau întunericului de pe Bosfor o imagine de ireal, ajungem greu în contracurent la sud de palatul Dolmabahce. Vedem cheurile deasupra cărora ghirlandele de becuri colorate încîntă noaptea, vedem mulţimile ieşite la plimbarea de

seară. Istanbulul trăiește ziua în febra trepidantă a negoțului și afacerilor, acum este ora cînd se relaxează ; terasele cafenelelor și cofetăriilor sînt tixite, navigăm prudent la un sfert de cablu de cheurile-străzi, cheurile-promenadă și, pe nesimțite, își face loc în conștiința noastră sentimentul amărui al despărțirii. Nu numai de Istanbulul de basm oriental. Ceva nedefinibil încearcă să se insinueze între noi și mare. Un gînd insidios, cu toate aparențele respectabilității și raționalului își face loc în conștiința noastră, aducînd la judecata ei rece condițiile în care înțelegem să facem iahting de croazieră, cînd nimic din baza organizatorică, din statutul social al acestei îndeletniciri nu există decît în rudiment și în bunăvoința unor factori de decizie entuziaști. Am dovedit că se pot construi iahturi cu vele în regie proprie, fie ele din lemn, din lemn și fibră de sticlă, din metal. S-a dovedit că Inspectoratul Navigației Civile a organizat excelent sesiuni de examene pentru toate calificările bordului, de la timonier de croazieră la skipper de croazieră. Că secțiile de turism nautic pot organiza cursuri teoretice de specialitate cu instructori voluntari dintre ofițerii din marina comercială, că există un număr incredibil de mare de oameni care-și construiesc iahturi cu vele și că, în pofida acestei realități, federația de specialitate refuză de ani de zile să iasă din rutină și inerție și să creeze cadrul statuar în care acest sport complex să se exercite, generînd firesc o mică industrie de gen întrutotul rentabilă, optimizînd portul de agrement Tomis și civilizîndu-l, astfel încît să ofere o „marină" capabilă să găzduiască iahturile în tranzit și să ofere yahtmanilor veniți pe litoral posibilitatea să-și exercite sportul preferat.

Luminile de la Beioglu și Kurtulus etajate pe înălțimile Galatei, marea de lumini de la Üsküdar, apoi superba constelație a podului Europa-Asia alungă starea de mizantropie a skipperului, care-și jură în barbă, luîndu-l martor pe Alah că-l va face pe secund să găsească soluții tehnice pentru optimizarea și ranforsarea lui *Hai-Hui*$_2$ — acum cei doi știu ce înseamnă marea — și că ori cu o altă barcă cu vele, mai mare și mai confortabilă ori cu *Hai-Hui*$_2$ revizuit din chilă pînă la capelatură, nu numai că vor

prospecta întregul spațiu egeean, dar că, în doi sau în mai mulți ani, vor tenta să-și împlinească visul de aur al existenței lor de navigatori pe mici bărci cu pînze : Circumterra.

Iahtul *Hai-Hui*$_2$ trece pe sub arcada vestică a podului Europa-Asia. Aici, sub piciorul uriaș de beton este o mică locantă, de unde se aud sunetele percutante ale muzicii orientale. Terasa este plină pînă la refuz. Urcăm în întunericul dens de la cap Defterdar, unde sînt cheurile pentru cărbuni și nisip, apoi lăsăm în babord lumina verde care marchează bancul Kuruceşme și dublăm prin larg insula Kuruceşme care aparține nu știu cărui club select. Localul modern și terasele sînt ocupate în întregime. Femei în toalete decoltate de seară, bărbați în smokinguri, unele albe, pe mese lumînări care dau ansamblului o notă de mondenitate intimă, odori culinare și barca noastră austeră care urcă neabătut spre șuvoiul de la Arnavutchioi. Se pare că întreaga populație a Istanbulului s-a vorbit ca în această noapte să petreacă. Terasele și locantele de la Arnavutchioi gem de oameni. Nu mai avem pentru toată lumea aceea care se distrează decît o privire fugară. Ultimul examen al zilei. Skipperul apropie iahtul la o palmă de debarcader. Șuvoiul curge pe-alături ca un rîu de munte. Perechile care se plimbă leneș ne dublează fără nici un efort. Secundul stă la puntea pupa lîngă motor.

Cu gazul deschis la maximum, *Veterok*-ul se luptă din răsputeri să urce șuvoiul. Fiecare metru cîștigat în amonte se cucerește din motor și cîrmă.

Pe zei.

Scăpăm în curentul circular din golful Bebekkioiu.

Într-un fel, sîntem acasă.

Un tur de port cu motorul la „încet înainte". Aglomerație de iahturi, muzică, iluminație. Nici un loc la geamandura lui Riza Vural. Undeva, în apropierea luminii care marchează bancul din mijlocul golfului, skipperul identificase o geamandură liberă. Facem manevră largă și luînd contracurentul în prova, venim la geamandura pe care secundul culcat la prova o prinde de la prima tentativă.

Joi 22 august 1985 la orele 22.15 iahtul *Hai-Hui*$_2$ este legat la geamandură în portul Bebek şi se dă liber de la posturile de manevră, skipperul apreciind că etapa în care s-a urcat spre Bosfor în volte executate printre navele din radă a fost magistrală şi că echipajul este îndreptăţit să fie mîndru de sine, asta neexcluzînd îndeplinirea serviciului de bord pînă la sunarea stingerii, ca şi pregătirea marelui pavoaz care se va ridica mîine, în cinstea zilei de 23 august.

În clipa cînd secundul aprinde felinarul de vînt cu fitilul din americă, rod al bricolajului său, din Bosfor intră în portul de iahturi şi fundarisește ancora o goeletă sveltă, poate de 32 metri lungime peste tot, împodobită festiv cu ghirlande de becuri. Pe punţi se dansează, se flirtează, se etalează toalete de seară, perechile rezemate de balustrade ţin în mîini cupe cu picior înalt, poate este o nuntă de miliardar sau doar o serată, cascada de sunete languroase cade pe puntea lui *Hai-Hui*$_2$ şi skipperul îşi permite o clipă de respiro, lăsîndu-se spălat de sonorităţile acelea cu inflexiuni orientale atît de familiare lui dintr-o cu totul altă experienţă, pe care a încercat să şi-o explice în cîteva din cărţile scrise în balsamul luncii înflorite de la Grădiştea.

Întoarcerea care pregăteşte Circumterra

Noaptea de 22 spre 23 august, ca altădată în tinereţe, este noaptea opţiunilor. Legănat dulce pe cuşetă, ascultînd muzica de la goeletă şi respiraţia profundă a secundului, skipperul îşi spune că de nouă ani *Hai-Hui*$_2$ a cucerit, răbdător, nu de puţine ori în zeflemeaua marilor navigatori de cheu şi halbă, dreptul de cetate al pavilionului iahtingului de croazieră cu vele. Şi dacă croazierele lui au demonstrat că se poate ca mările estului european să intre în circuitul firesc al velelor românești, indiferent de opinia bravilor mateloţi bărboşi gata oricînd să înfrunte vitregia apelor de la cheu pînă în gura portului, atunci rămîne de dovedit că echipajele de iahting românești pot

fi la fel de bune şi eficiente ca oricare alt echipaj de pe mapamond, atunci cînd îşi propun să se autodepăşească şi să guste din licorile tari ale marilor depărtări.

Sigur, un 7,40 m este un iaht mic pentru o croazieră îndelungată.

Inconfortabil, neputînd asigura apa şi alimentele unui echipaj de 2 dincolo de 30 de zile de marş, cam dezmembrat după cele zece sau unsprezece croaziere, cu velele ferfeniţă, numai dacă i se asigură etanşeitatea, numai dacă i se găseşte un motoraş Diesel, poate fi luat în evidenţa unei traversade a Atlanticului să zicem, tentativă ratată din pricina izbucnirii celui de al doilea război mondial de echipajul ofiţerilor din marina militară Drimba-Isbăşescu, care au fost rechemaţi în ţară după ce atinseseră Malta.

De cîţiva ani se organizează regatele Mini-Transat cu iahturi de 6 metri, regate în care a excelat şi un solitar polonez. Acolo unde face faţă un 6 metri, va face faţă şi un 7,40 metri, avînd un echipaj de doi, skipperul neavînd nici o vocaţie pentru navigaţia solitară, după cum nu există la noi o tradiţie de gen, necum una a solitarilor.

Să începem printr-o tentativă a traversării Atlanticului, îşi spune skipperul, proiectînd pe un ecran imaginar drumul lui *Hai-Hui*$_2$ pe ruta clasică a velierelor în alizee. Sigur, pregătise un tom întreg al unui marş circumterestru, i se părea absurd ca ajuns undeva în Indiile de vest să se întoarcă în Europa — treaba asta convine riveranilor vestici ai continentului, nu celor din extremul est — mai realistă fiind o continuare spre vest şi o întoarcere prin Marea Roşie şi Suez ; dar la stadiul în care se găseşte iahtul şi echipajul, totul pare o utopie dacă se exclude ipoteza că putem deveni creeatori de eveniment şi că avem harul să convertim şi să focalizăm energii şi aspiraţii, deschizînd temerarilor o fereastră spre viitor. Să-l consultăm tehnic pe coautorul la „Croaziera cu vele", căpitanul de rangul 3 inginer Teodor Asimit, un autodidact al genului, posesor de bibliografie vastă în materie de proiectare şi calcul al iahturilor cu vele şi să vedem dacă *Hai-Hui*$_2$ poate fi îmbunătăţit pînă la a deveni un iaht oceanic, după lupta cu Meltemi echipajul ştiindu-i toate calităţile, dar şi toate cusururile.

Mai ales limitele.

Numai limitele iahtului ? Dar ale echipajului ?...

Este *vineri 23 August 1985*, şi cu această dată ia sfîrşit jurnalul de croazieră maritimă, aşa cum a fost conceput spre a satisface exigenţele în materie de cunoaştere ale autorului său.

La *Hai-Hui*$_2$ s-a ridicat marele pavoaz după ce, la venirea lui Riza Vural, care şi-a deschis la debarcader marea lui umbrelă albastră, iahtul a fost dezlegat de la geamandura străină şi dus cu motorul la geamandura bunului şi venerabilului barcagiu, foarte bucuros de revedere. Riza Vural primise o veste de la fiul său angajat marinar pe iahtul unui milionar, în care se spunea că *Hai-Hui*$_2$ a fost văzut în largul portului Bodrum. Orele zilei sînt planificate cu rigoare militară. Pînă la orele 10 echipajul pregăteşte iahtul de marş. De la 10 la 17 se dă liber în oraş. La 17.30 se pleacă la Büyükdere şi imediat ce se termină formalităţile, se iese în Marea Neagră şi se ia drumul spre casă.

Skipperului îi face plăcere să urmărească discret felul cum secundul bricolează la bord. Ştie că nu se poate imagina un echipaj de iaht fără un *hommo tehnicus*. Fără un bricoleur. Cu atît mai mult echipajul unui iaht de croazieră lungă nu se poate lipsi de un asemenea echipier. Cum straiul prova este prea lung, iar cel pupa prea scurt, secundul ingenios îl scurtează pe cel lung printr-o buclă prinsă într-o clemă şi-l lungeşte pe cel scurt printr-o cheie de împreunare, rezolvînd operativ posibilitatea de a regla catargul. Se fac plinurile, prietenul nostru Adem Karadeniz aducîndu-ne canistrele cu apă la bord.

Este în meticulozitatea pregătirii iahtului pentru marş o garanţie a reuşitei.

Cînd se epuizează lista pregătirilor, plecăm la Istanbul.

Megapolisul rămîne deopotrivă fascinant şi deconcentrant ca la întîia întîlnire, dar şi altfel, mai străveziu, mai puţin misterios, mai apropiat de propria lui natură, aceea dominată de Mercur, zeul neobosit al comerţului.

Valorile dominante aici sînt cele legate de avuţie. Ierarhia socială impusă de ban îi repugnă profund skipperu-

lui. Cum se pare că la anul nu vom lua din nou drumul sudului, skipperul își interzice starea de veghe mereu lacomă să cunoască și să descopere. Se lasă purtat de fluxul valurilor de oameni și de cel al memoriei afective. Cu toate că viața de toate zilele a asprit dulcea și solara feminitate a soției lui, această memorie afectivă supune amintirile unui proces straniu de esențializare, păstrînd pentru beneficiar doar momentele lirice, doar gesturile tandre, doar stările de identificare. Văzînd-o rezemată de balustrada podului Galata, cu o șuviță roșcată alintată de briză, ori fascinată de nebunia prodigioasă a Bazarului, ori revăzîndu-și fiul reticent la acest tip de comunitate umană, skipperul își reia procesul de conștiință legat de fiecare plecare în larg. Cu atît mai necruțător, cu cît știe că va face imposibilul să declanșeze evenimentul capital al existenței lui epice : Circumterra.

Viața în doi și viața unei familii așa cum o gîndim și cum o realizăm presupune știința renunțării. A sili la renunțare un singur partener al cuplului, i se pare skipperului de neconceput. De fapt cine renunță și la ce renunță în situația dată, se-ntreabă skipperul, distingînd clar, în vacarmul făcut de misiții prăvăliașilor, glasul Stelei : „Nu te trimite țara pe mare și singura justificare să absentezi de la manuscris ar fi un război. Și nici atunci. Ești ofițer „în retragere". Cu ce drept ne interzici nouă, un an din viață ? Desigur, a fost cea dintîi reacție la Circumterra. Puțintel pripită. Puțintel egoistă. S-o luăm de mînă pe dulcea doamnă roșcată și s-o plimbăm prin bazar. Skipperul știe că în conștiința lui adîncă Circumterra s-a alcătuit într-o ideee-forță cu toate caracteristicile acestui gen de valori morale dinamice. Nu numai că a devenit un echivalent intelectual al unei pasiuni, dar că explică o structură comportamentală, îi explică sinele adevărat și primordial, acela care l-a făcut cîndva să opteze pentru aviație ca modalitate de a-și împlini și realiza condiția umană și mai mult decît atît, depășind relația lui ca ins social cu propria-i individualitate se contecează la o anumită tendință morală și existențială a epocii, aceea care împinge în imperiul marin sutele de mii de inși stresați de condițiile vieții hiperindustrializate. Desigur nu este cazul la condiția lui semirurală, dar ar fi o greșală gravă a celor apro-

piaţi să identifice structura fostului pilot de vînătoare, cu resemnarea înţeleaptă a omului legat irevocabil de manuscris sau de petecul lui de grădină, care pot fi doar armistiţiile de arme, pe care le încheie la răstimpuri cu propria lui structură de războinic prin definiţie.

Mormanele de alune şi de migdale, şiragurile de aur, cofeturile în o mie şi una de înfăţişări, brînzeturile şi zecile de soiuri de caşcaval, sulimanurile şi mătăsurile, berbecii agăţaţi în vitrinele-frigorifice, cîrnaţii şi salamurile, artizanatul de mare serie şi electronica, manechinele feminine chele, făcînd economie la perucile obişnuite, stivele de pantofi şi stivele de pantaloni, strigătele răguşite ale misiţilor, odorile de canal şi pielărie fină, de ziduri rîncede şi bunătăţi culinare, vitrinele scăldate în orgii strălucitoare de lumină, hangere şi pistoale arabe vechi sau contrafăcute, anticariate şi magazinele covorarilor, uliţa arămarilor şi moscheia lui Baiazid Ilîrîm, tragicul Baiazid care asociază Nicopol şi Rovine şi uriaşa personalitate a voievodului ctitor de ţară pînă la Marea cea Mare şi sentimentul ciudat de saţietate.

Este prea mult.

Să ne întoarcem la ogoarele albe ale paginilor nescrise. La cel mănos din lunca fecundă a Argeşului. Să găsim echilibrul acela dinamic dintre dominantele care se luptă să cîştige hegemonia. Să dăm fiecăreia talantul datorat Caesarului. Ce sărmană şi mizeră ar fi viaţa dacă am consimţi să iobăgim an după an, deceniu după deceniu de la o chenzină la alta, de la un registru la altul şi dacă patosul revoluţiei şi-ar da duhul în pragul porţii pe care i-am închide-o în nas.

La orele 17 şi 15 minute ne dezlegăm de la geamandura lui Riza Vural şi punem prova pe nordul Bosforului. Bătrînul încă verde, cu părul lui de un alb-coliliu ne-a adus struguri Afuz Ali şi fructe sudice, cofeturi pentru copiii noştri şi, surpriză... un bloc de ghiaţă.

Iată că pentru nu se ştie cîtă vreme, ne despărţim de lumea mirifică a Bosforului, lume devenită familiară, intrată de peste doisprezece ani în circuitul anual al vacanţelor.

Urcăm strîmtoarea cu motorul şi randa.

Apoi, după ce dublăm bancul Enikioiu, întîlnim rafalele venite de la Marea Neagră. Cerul se întunecă, un ocru dens trage a furtună spre Pontul Euxin şi sîntem martorii unui spectacol de necrezut.

Zeci de pescadoare rapide urcă Bosforul, gata să ne taie cu provele. Alte zeci de pescadoare coboară în golful larg de la Büyükdere-limani venind din porturile pescăreşti Rumeli-Feneri şi Andolu. Toate punţile sînt pline de mateloţii-pescari care pregătesc febril plasele şi vinciurile. Pescadoarele cu motoarele în plin sînt gata să se abordeze în goana lor de a ocupa un loc bun de pescuit. Probabil s-a dat alarma, bancurile de peşte care urcă spre Marea Neagră au fost interceptate aici, la cîteva mile înainte de a scăpa în larg şi pescadoarele se luptă crîncen să-şi adjudece o cît mai mare parte din pradă.

Volte, strigăte, sirene, claxoane, motoare puse în plin sau în marş înapoi, scrîşnetul vinciurilor, chemările şi ordinele date prin porta-voci, viraje periculoase, marea fierbe, pescadoarele manevrează printre navele aflate la ancoră, forfota trece de la un apogeu la altul, nebunia cîştigului bîntuie punţile, timonierii, ori patronii cocoţaţi în comenzile acestor caice-pescadoare ne fac semn să nu le stăm în drum, a mai rămas un petec de apă neocupat spre carantină şi vamă, acolo năvălesc trei nave care se evită în ultima clipă şi baletul se reia în aceiaşi orgie sonoră, în aceiaşi forfotă de mateloţi în cizme lungi şi şorţuri din cauciuc care scutură argintul viu scos de plase din adîncuri.

Halucinant.

De neimaginat.

Cu toată nebunia de care sînt bîntuiţi, timonierii aceia ai diavolului, văzîndu-ne navigînd sub randă, ne evită, indiferent că ne claxonează pînă la asurzire.

La 19.25 acostăm pentru formalităţi la Büyükdere şi fiind în tranzit, minune a minunilor, la 19.40 secundul se prezintă cu toate vizele şi formalităţile în regulă.

La orele 21.10 dublăm stînca Kiani de la ieşirea rumeliotă a Bosforului. Marea Neagră ne întîmpină cu vînt de

forța 6, valuri mari, foarte mari, cu întuneric gros și cu știutele glasuri ale furtunii. Cerul este senin, bateriile s-au istovit, nu vedem compasul, dar se navighează comod ținînd sartul din prova-tribord pe Steaua Polară, ceea ce înseamnă un drum în 350°.

Se întîmplă ca în noaptea de 23 spre 24 august 1985, în ziua de 24 august și în noaptea de 24 spre 25 august, vîntul să nu varieze cu o iotă nici în direcție, nici în intensitate. Purtînd randa și focul inter pentru a menaja greementul și coca, scoțînd la fiecare cart două găletuși de apă din santină, rotindu-se la eche din două în două ore, echipajul realizează cea mai rapidă traversadă a Mării Negre din istoricul traversadelor cu *Hai-Hui* 2. Duminică 25 august la orele 7.21 iahtul se află la 5 mile în traversul capului Kaliakra. La ora 9.50 ne taie prova unul din feriboturile uriașe sovietice în drum spre Varna, la 13.30 tăiem pasa de intrare în portul Mangalia, valurile sînt mari și caligrafia notelor din „Caietul de cart" lamentabilă.

Dublăm stațiunile de pe litoral sub 2 mile. Probabil Horia și colegii lui sînt la Costinești, petrecîndu-și aici o parte din ultima vacanță de liceeni.

La ora 16.50 sîntem în traversul farului Tuzla, la 6 cabluri de linia deferlanților și peste 25 de minute se împlinesc 48 de ore de cînd ne-am dezlegat de la geamandura lui Riza Vural din Bebek Istanbul.

La 18.45 se pornește motorul, imediat după ce dublăm digul de nord al portului comercial Constanța. Valuri mari, vînt puternic, derivă. Cer roșu, puțină lume pe faleză. Valuri mari în gura portului Tomis.

La orele 19.50 acostăm și ne legăm la cheul grănicerilor.

Peste puțină vreme sosesc la iaht cîțiva membrii ai iaht-clubului „Electrica" din București, veniți la Tomis cu iahturile și inginerul Onofrei, skipperul de pe *„Măriuța"*, cel care ne-a îngrijit motorul înaintea plecării. Un iaht bulgăresc așteaptă sosirea autorităților să poată pleca la Varna.

Se notează în Jurnalul de bord datele tehnice ale croazierei : 1 750 de mile marine parcurse în 35 de zile, însumînd și cele 7 escale. Se pune parafa iahtului și skipperul semnează pentru conformitate.

Apoi se întîmplă reîntîlnirea neîndemînatecă între cei întorși de pe mare și dublul lor sălășluitor la uscat și se

mai întîmplă reîntîlnirea cu spațiile fixe, domestice, familiare în apartamentul primitor al fomiliei Asimit, apoi în receptorul telefonului vibrează glasul celei care veghează vatra și pe nesimțite, dar perfid prezentă în fiecare celulă, marea se retrage dincolo de faleză, sub cerul înstelat biciuit de vîntul din N-NE. Lăcomia de a ne întoarce la ale noastre cele de fiecare zi nu este decît aparență. Pentru că, nu ne putem despărți de vînt și de valuri, de melancolia nedefinită a plutirii cu vele în solitudinea nobilă a apelor și de fantastica oră zero a cartului cînd se dă lupta dintre real și fantasmă, cînd se aud vaetele celor aduși jertfă adîncurilor și, cînd, din întunericul catifelat și misterios al cerului se-ntruchipează arhipelagurile visate, în golfurile fermecate ale cărora frumusețea și binele, cinstea și omenia, adevărul și dreptatea stau bord în bord, bucurîndu-se de același generos soare al Speranței.

Pretutindeni și întotdeauna,
în freamătul frunzișului și în dulcele copt al verii
rupestre
în cerul adînc și pur al toamnelor,
șopotitor și insinuant,
mereu și mereu,
glasurile dintotdeauna vrăjite ale vîntului și valului,
chemarea mereu vie și plină de ispită a orizontului
de dincolo de orizont !
Și-atunci ?

Grădiștea-pe-Argeș
24 februarie 1986 —
15 ianuarie 1987

Glosar

ALURA : direcția prin care iahtul primește vîntul, față de direcția de înaintare.

AMBARDEE : mișcare bruscă a navei într-un bord sau altul, datorată valului sau vîntului.

BABORD, TRIBORD : *babord*, bordul din stînga al navei, privit de la pupa spre prova ; *tribord*, bordul din dreapta al navei privit de la pupa spre prova.

BAIERE DE TERȚAROLĂ : bucăți de școtă cu ajutorul cărora se leagă randa pe ghiu, reducîndu-i-se suprafața pe vreme rea.

BANDULA : piesă de lemn de care este legată o parîmă subțire, legată la rîndul ei de parîma de remorcaj, ori barbetă, care se aruncă la bord, sau de la bord, /se bate/ după necesitate... A bate bandula.

BARBETA : parîmă folosită la amararea / legarea / navei la cheu sau geamandură.

CAIC : navă tipică pentru spațiul egeean.

CAPELATURA : piesă din vîrful catargului la care se prind manevrele fixe și raiurile manevrelor mobile.

CAVALET : suport de lemn sau de metal pe care stă iahtul pe cheu sau în hangar.

CHILA : piesă fundamentală a oricărei nave, situată longitudinal pe fundul acesteia și care susține întreaga construcție. Pe chilă se prind coastele, etrava, contra etrava, etamboul și oglinda. Etrava este piesa de la prova care închide nava și despică apa. Oglinda este piesa care închide nava la pupa.

CHILA FIXA : piesă turnată din fontă sau plumb, de formă hidrodinamică, prinsă în buloane de chilă sau făcînd corp comun

cu structura de rezistență, avînd rolul să echilibreze iahtul sub vele, să-i permită să urce în vînt, cu statut de „hopa Mitică".

COCKPIT : postul de navigație exterior al iahtului, etanș și autovidor, unde stă timonierul sau echipajul pe timpul marșului. La *Hai-Hui*$_2$ ca la majoritatea iahturilor pînă la 11 m. se află la pupa, în spatele cabinei.

DINGHY : barcă mică de serviciu, gonflabilă sau din pînză pe schelet metalic, ori rigidă, pentru naveta iaht-uscat.

FILEAZA : a lăsa liberă o parîmă, o școtă, o fungă să alunece în partea opusă.

FUNGA : manevră mobilă din cablu de oțel și sintetic folosită la ridicarea și coborîrea velelor.

GASE : ochi al unei parîme metalice sau din fibre sintetice prin care acesta se prinde de un întinzător, etc.

GHIUL : verga articulată pe catarg la partea lui inferioară, la celălalt capăt susținut de balansină, la care se înverghează randa cu marginea de întinsură. Tot la capătul susținut de balansină se fixează raiul școtei prin care se manevrează ghiul.

GREEMENT : ansamblul arborilor /catargelor/ vergelor, picurilor, ghiurilor, manevrelor fixe și mobile, precum și al velelor unui velier. La *Hai-Hui*$_2$ greementul se compune din ; catarg, ghiu sarturi, straiuri, fungi, școte, vela randă, și vela foc. Pe catarg mai jos de capelatură se găsește fixată cruceta formată din două brațe /antene/ orizontale pentru călăuzirea sarturilor.

A GODILA : a imprima o mișcare spre înainte prin manevrarea unei rame așezată la pupa sau prin cîrmă.

GREN : rafală de vînt sau vînt puternic, iscat brusc, de mare violență și de scurtă durată.

HUBLOURI : „ferestrele" navelor întotdeauna etanșe.

JAWL : iaht cu două catarge, catargul al doilea /artimon/ fixat în spatele cabinei pupa, cînd artimonul se numește și catarg „bate pupa".

KETCH : iaht cu două catarge, catargul al doilea /artimonul/ fixat înaintea cabinei pupa.

LOCH : indicator de viteză și totalizator de mile marine.

MANEVRE FIXE : parîme din cablu de oțel care susțin catargul iahtului :

— sarturile susțin catargul în borduri ;

— straiurile susțin catargul în plan longitudinal : prova, pupa.

Manevrele fixe sînt prinse în vîrful catargului la capelatură, iar în borduri, la prova și pupa, la portsarturi și portstraiuri prin întinzătoare care pot regla tensiunea cablurilor.

MANEVRE MOBILE : fungile, cu ajutorul cărora se ridică la post și se coboară velele :

— școtele cu ajutorul cărora se orientează velele ;

— murele cu ajutorul cărora se trag velele.

Fungile sînt compuse dintr-un cablu de oțel prelungit cu unul vegetal sau din fir sintetic. Școtele sînt în general confecționate din fir vegetal ca și murele :

— balansina ghiului, manevră mobilă din cablu de oțel, reglează ghiul în plan vertical.

MARANGOZ : tîmplar, constructor de nave din lemn.

MERLIN : parîmă subțire formată din două șuvițe.

MOLA : molează parîmele /a da mola/ a trage la sine o parîmă dezlegată de la cheu, o școtă, o fungă.

OCHI DE CIOARĂ : ochi practicat în velă și întărit, prin care sînt trecute baierele de terțarolă.

OPERA MOARTĂ : partea de coca de deasupra liniei de plutire.

SALAMASTRA : obiect împletit din parîmă cu care se aplicau loviturî marinarilor. Semnul autorității vechilor șefi de echipaje alături de siflee.

SFILAȚA : element de bază al unei parîme vegetale, obținută prin răsucirea spre dreapta a mai multor fire din materialul din care se fabrică parîma.

ȘAVIRARE : un tur complet de 360° pe care-l descrie catargul unui iaht, cînd din pricina rafalelor și a deferlanților iahtul se răstoarnă cu chila în sus și apoi revine în poziția inițială.

TACHEȚI : piese în formă de T servind la legarea școtelor și fungilor.

TALIENE : sistem de plase de pescuit fixate pe flotoare sau școndrii /prăjini/.

TANGON — TANGONA : segment din lemn sau metalic folosit la bordul iahturilor pentru a întinde o velă.

TERȚAROLA : /a lua/ acțiunea de a diminua suprafața randei legînd o parte din velă pe ghiu.

TINTEBINE : balustradă, bucată de parîmă sau cablu metalic bine amarat pe navă care oferă sprijin echipajului pe furtună.

VELE : mijlocul de propulsie al iahturilor, astăzi confecționate din fibre sintetice /dacron/ pe care se exercită acțiunea vîntului :

— vela randă se înverghează la catarg și ghiu ;

— focul, velă triunghiulară care se înverghează pe straiul prova ;

— școtele ambelor vele sînt aduse la cockpit, de unde se manevrează în funcție de alură, drum de urmat și intensitatea vîntului.

Motivaţie 5
O cîrmă care se rupe şi ceea ce a urmat . . . 9
Arc peste timp 16
De la Tomis la Çanakkále 22
De la Çanakkále la Váhti-Sámos 46
Escală la Váhti, Polycrates, Herodot şi beiul Ion Ghica de Samos 58
De la Samos la Kálymnos 75
Portul pescarilor de bureţi 86
Avanpremieră la Meltemi 90
Escală la Kos 94
Meltemi avertizează ! 116
Coşmar în rafalele albe 129
Întoarcerea la Kos 136
A doua escală la Kos 139
Ikaria, artileria Diavolului 148
Duhurile negre ale nopţii 166
Intermezzo cu somn 170
6 zile şi 6 nopţi 187
Noaptea supliciului 209
Şi a fost ziua a şasea 213
Din nou fascinanta oră zero ! 222
De la stîncile Tavşan la Çanakkalé 228
De la Çanakkalé la Istanbul 231
Întoarcerea care pregăteşte Circumterra . . . 242
Glosar 250

ABEONA

ISBN 973-48-0073-6

Lei 169